

SAMRÅDSHANDLING

Ostlänken, järnvägsplan delen Bibana Nyköping

Nyköpings kommun, Södermanlands län

Samrådsredogörelse, 2022-04-20

Ärendenummer: TRV 2018/127685



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Ostlänken, delen Bibana Nyköping

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2022-04-20

Ärendenummer: TRV 2018/127685

Kontaktperson: Jonas Nimfelt, Trafikverket

Sammanfattning

Trafikverket vill tacka allmänheten, kommuner, organisationer, företag och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för Ostlänken, delen Bibana Nyköping har bedrivits, och vilka synpunkter som inkommit från länsstyrelsen, Nyköpings kommun, enskilda som särskilt berörs, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, övriga statliga myndigheter, allmänheten och berörda organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna. Denna version av samrådsredogörelsen inkluderar synpunkter avseende järnvägsplanen för Bibana Nyköping som inkommit till Trafikverket fram till och med den 11 februari 2022.

Planläggningen av Ostlänken, delprojekt Nyköping bedrevs tidigare enligt en annan geografisk uppdelning mellan de olika järnvägsplanerna. Innan 2019 ingick denna sträcka i järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta och därför är många av uppgifterna i detta dokument hämtade ifrån den järnvägsplanens samrådsredogörelse, daterad 2017-11-27.

Andra uppgifter är hämtade ifrån den samrådsredogörelse, daterad 2017-10-20, som upprättades i samband med den kompletterande lokaliseringsutredning som bedrevs för att fastställa bibanans mest fördelaktiga sträckning väster om Nyköpings tätort. Inbjudan till samråd skickades då per brev till samtliga i samrådskretsen, undantaget berörd allmänhet som bjöds in via annons i Södermanlands Nyheter den 10 augusti 2017, med angiven samrådstid från den 14 augusti fram till den 1 september 2017.

Under framtagandet av järnvägsplanen har samrådsmöten löpande hållits med Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, trafikoperatörer, organisationer samt fastighetsägare som kan bli berörda av järnvägen. Trafikverket har vid två tillfällen bjudit in till samråd med allmänhet, lokala intresseföreningar, fastighetsägare och rättighetshavare. I samband med dessa samrådstillfällen har samrådsmaterial hållits tillgängligt och en samrådsremiss gått ut till länsstyrelsen, kommunen, myndigheter och enskilda som särskilt berörs.

Det första samrådstillfället avsåg spårlinjens sträckning och hölls – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i form av ett öppet hus den 11 maj 2017 på mötesplatsen Träffen i Nyköping. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. De synpunkter och frågor som inkommit från allmänheten har framför allt handlat om spårlinjens lokalisering i plan och profil, buller och vibrationer, samt påverkan under byggtiden. Synpunkter har också inkommit angående mer specifika områden, såsom passager (för både djur och människor) och frågor rörande transporter och framkomlighet för arbets- och jordbruksmaskiner. Det har även inkommit förslag till större omtag av projektet som skulle kräva åtgärder utanför den förordade järnvägskorridoren.

Det andra samrådstillfället avsåg järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser och hölls under perioden 3 december 2021 till 20 januari 2022. Detta samråd avsåg även innehåll i och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som

tagits fram till järnvägsplanen. På grund av den rådande pandemin kunde inte något fysiskt möte i form av ett öppet hus anordnas. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där också synpunkter kunde lämnas. På webbplatsen återfanns även en interaktiv karta för att underlätta förståelsen för var den nya järnvägen är planerad att ligga, hur den ska se ut och påverkar omgivningen.

Från allmänheten inkom ytterligare synpunkter och frågor som bland annat berörde passager, kulturmiljö, oro för buller och påverkan under byggtiden, samt påverkan på rekreativområden Ekensberg. Det inkom även många synpunkter som rör politiska beslut om till exempel hastigheten och investeringskostnad för Ostlänken och nya stambanor som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping.

Även samråd om berörda allmänna vägar har, inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, hållits. Under 2017 fick Länsstyrelsen i Södermanlands län, Nyköpings kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda, övriga myndigheter och organisationer samt allmänheten, tillfälle att yttra sig. Synpunkterna finns sammanställda i ett samrådsunderlag om berörda allmänna vägar och finns tillgängligt på projektets hemsida. Påverkan på allmänna vägar ingick även som en del av samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022.

Ostlänken är en 16 mil lång dubbelspårig ny stambana mellan Järna och Linköping. Ostlänken dimensioneras för hastigheter upp till 250 km/tim och ska utföras med ballasterat spår.

I Ostlänken, delprojekt Nyköping ingår även en så kallad bibana som ska förbinda den nya stambanan med resecentrumen i Nyköping och Skavsta. Bibanan är till största delen dubbelspårig och dimensioneras för hastigheter upp till 160 km/tim.

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kap. 3 § miljöbalken (1998:808) att tillåtligheten av Ostlänken ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken. Den 7 juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet att bygga Ostlänken inom den av Trafikverket förordade korridoren.

För tillåtligheten gäller elva villkor som reglerar Ostlänkens miljöhänsyn. Sju av dessa är generella villkor och fyra är platsspecifika villkor. Inget av de platsspecifika villkoren berör denna järnvägsplan.

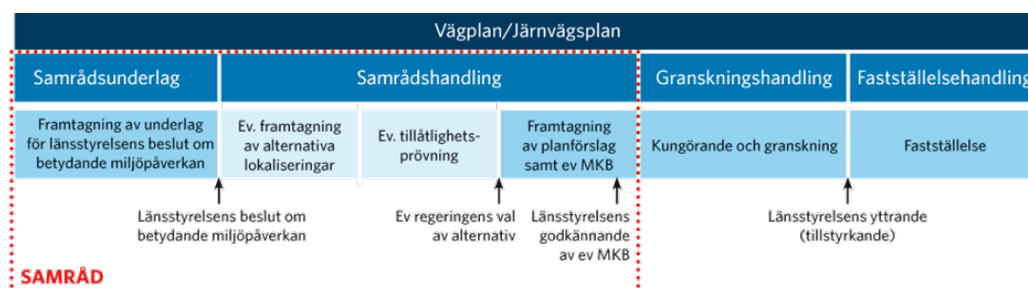
Innehåll

1	PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	7
2	PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	9
3	SAMRÅDSKRETS	10
3.1	Förstudie och järnvägsutredning	10
3.2	Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	10
3.3	Järnvägsplan	10
4	SAMRÅD – TIDIGARE SKEDEN	11
4.1	Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie	11
4.2	Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning	11
4.3	Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping	12
5	SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	14
5.1	Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län	14
5.1.1	Yttrande om spårlinje (2020)	15
5.1.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	16
5.2	Samråd med Region Sörmland	23
5.2.1	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	24
5.3	Samråd med Nyköpings kommun	26
5.3.1	Yttrande om spårlinje (2017)	26
5.3.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	29
5.4	Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	38
5.4.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	38
5.4.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)	40
5.5	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter	44
5.5.1	Yttrande om spårlinje (2017)	45
5.5.2	Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)	47
5.6	Samråd med allmänheten	56
5.6.1	Synpunkter på spårlinjen (2017)	56
5.6.2	Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)	59

6 UNDERLAG	66
BILAGA 1 – SAMRÅDSKRETS 2017	67
BILAGA 2 – SAMRÅDSKRETS 2021/2022	69

1 Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen är den sammanhållande process i vilken en väg- eller järnvägsplan tas fram. Processen är olika omfattande beroende på om länsstyrelsen bedömer om projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Processen illustreras i Figur 1.



Figur 1. Planläggningsprocessen för järnvägar och vägar. Järnvägsplanen har olika status under processens gång.

Den nuvarande planläggningsprocessen gäller från 2013 men eftersom planeringen av Ostlänken har pågått under lång tid har processen som föregått järnvägsplanen skett enligt en tidigare lagstiftning. Det innebär att en förstudie och en järnvägsutredning genomförts. Dessa motsvaras av de två första skedena, *Samrådsunderlag* respektive *Samrådshandling – Framtagning av alternativa lokaliseringar*, i Figur 1.

Förstudien togs fram mellan 2001 och 2003, och två järnvägsutredningar uppdelat på sträckorna Järna–Norrköping och Norrköping–Linköping togs fram mellan 2004 och 2010. Järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping berörs av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping.

Trafikverket lämnade i november 2015 in en ansökan till regeringen om att tillåtlighetspröva Ostlänken enligt 17 kap. miljöbalken. Det är i tillåtlighetsprövningen som regeringen slutligen tar ställning till val av järnvägskorridor. I denna ska sedan den fortsatta planeringen av järnvägen ske.

Beslut om tillåtlighet att bygga inom den av Trafikverket förordade korridoren mellan Järna och Tallboda fattades av regeringen i juni 2018 tillsammans med besked om finansiering via beslut i riksdagen om nationell plan för infrastruktur. I tillåtlighetsbeslutet ingår ett antal villkor som bland annat innebär att järnvägsanläggningens slutliga lokalisering ska ske efter samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län och Nyköpings kommun. Tillåtlighetsbeslutet innebär att Trafikverket nu kan gå vidare med upprättande av järnvägsplaner enligt den planeringsprocess som regleras i lagen om byggande av järnväg.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen eller vägen ska byggas. I början av planläggningen tar Trafikverket fram underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Sedan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till järnvägs- eller vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder.

Samrådsprocessen pågår fram till dess att planen är i granskningsskedet och hålls tillgänglig för granskning. Samråden ska belysa järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

Ostlänken innebär påverkan på befintliga vägar. Ombyggnaden av allmänna vägar för att möjliggöra Ostlänken regleras enligt väglagen i järnvägsplanen.

Ostlänken befinner sig nu i skedet *Samrådshandling – Framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning*, med syftet att lägga fast järnvägsanläggningens markanspråk inom den fastställda järnvägskorridoren.

Av Figur 2 framgår vilka dokument som tas fram inom planprocessen. Denna samrådsredogörelse är ett underlag till plankartan som blir juridiskt bindande när järnvägsplanen vunnit laga kraft.



Figur 2. Järnvägsplanens dokument.

2 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som kan förväntas.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2019-08-14, 2019-11-25, 2020-08-11, 2021-02-10, 2021-09-30 och 2022-03-04.

Den aktuella planläggningsbeskrivningen för detta projekt finns på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats:

<https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>

3 Samrådskrets

3.1 Förstudie och järnvägsutredning

Under förstudie- respektive järnvägsutredningsskedet ansågs samrådskretsen vara så stor att kallelse till samrådsmöten skedde med annons i ett antal tidningar samt via projektets hemsida. När kompletterande samråd om berörda allmänna vägar genomfördes, inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta i november 2017, annonserades det i Post- och Inrikes Tidningar, i Södermanlands Nyheter samt på projektets hemsida.

3.2 Kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

Samrådskretsen utgjordes av samtliga berörda samrådsparter som bjudits in till samråd under järnvägsutredningen 2004–2010 inklusive berörd allmänhet. Därutöver tillkom Livsmedelsverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt ägare till fastigheter inom den nya utredningskorridoren.

3.3 Järnvägsplan

Trafikverket ska alltid samråda med de som berörs av järnvägen. Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan gäller utökad samrådskrets, det vill säga att Trafikverket måste samråda även med statliga myndigheter, allmänheten och enskilda.

Samrådskretsen har definierats med utgångspunkt i Trafikverkets checklista och består bland annat av Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland och Nyköpings kommun. Region Sörmland övertog huvudmannskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019. Dessförinnan ingick kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i samrådskretsen.

I samrådskretsen ingår även allmänheten, relevanta myndigheter och organisationer, samt gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda. Av Bilaga 1 framgår vilka myndigheter, organisationer och andra intressenter som ingick i samrådskretsen för samrådet av spårlinjen 2017 och i Bilaga 2 redovisas motsvarande för samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022. De som räknas till gruppen enskilda som kan bli särskilt berörda är fastighetsägare, delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar samt innehavare av rättigheter inom den förordade korridoren.

Till varje samrådstillfälle har en uppdaterad sändlista tagits fram. Av sändlistan framgår vilka som har fått en särskild inbjudan till det allmänna samrådsmötet. För att informera om samrådstillfällena har en inbjudan gått ut till relevanta myndigheter och organisationer samt särskilt berörda. Med inbjudan har en folder med övergripande information om projektet inkluderats. Inbjudan har även skett via annonser i media samt på Trafikverkets hemsida.

4 Samråd – tidigare skeden

4.1 Sammanfattning av samråd genomförda under förstudie

Under förstudien har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Bibana Nyköping. Inkomna synpunkter från förstudieskedet är diarieförda på diarienummer BRÖ 03-1047/SA20.

Förstudien togs fram av bolaget Nyköping-Östgötalänken AB. Från förstudiens start i augusti 2001 till och med den 15 december 2001 hölls samrådsmöten med allmänheten, organisationer och berörda kommuner, däribland Nyköpings kommun. Samråd skedde även med länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län, angränsande projekt samt med dåvarande Banverket.

Under den fortlöpande samrådsperioden under förstudien genomfördes tätortsstudier av berörda kommuner med fokus på möjliga lokaliseringar av stationslägen med efterföljande samråd. Arbetet under förstudien resulterade i en förslagshandling med tre möjliga korridorer för Ostlänken.

Flera synpunkter framfördes på de korridorer som presenterades och flera förslag på andra sträckningar skickades in eftersom det ansågs att de presenterade korridorerna skulle innebära ingrepp i natur- och kulturmiljön. Många synpunkter rörde enskilda intressen som beaktas senare i processen. Andra synpunkter handlade om långa planeringstider som försvårar eventuell försäljning eller utveckling av fastigheter. Därutöver inkom synpunkter på processen och dess formalia. Nyköpings kommun framförde att den ser utbyggnaden av Ostlänken som ett angeläget projekt för Nyköping-Oxelösunds samhällsutveckling.

4.2 Sammanfattning av samråd genomförda under järnvägsutredning

Under järnvägsutredningarna har det hållits flera olika samråd. Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna som kan härröras till delsträckan Bibana Nyköping. Inkomna synpunkter från järnvägsutredningsskedet är diarieförda på diarienummer TRV 2010/25632.

Under sommaren 2004 inleddes det översiktliga natur- och kulturmiljöarbetet och samtidigt inleddes processen med samrådsmöten med länsstyrelsernas kultur- och naturmiljöenheter. Två öppna samrådsmöten för allmänheten hölls, under 2004 respektive 2006, före utställelsen av järnvägsutredningen för sträckan Järna–Norrköping. Järnvägsutredningens utställelsehandling (som motsvarar det som idag heter *Samrådshandling – Framtagning av alternativa lokaliseringar*) ställdes ut på ett antal platser längs sträckan, däribland Nyköpings stadshus, mellan den 16 december 2008 och den 15 februari 2009.

Såväl Länsstyrelsen i Södermanlands län som Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland förordade alternativet med lång bibana genom centrala Nyköping. Även dåvarande Vägverket i Region Mälardalen förordade alternativet med en lång bibana med hänvisning till att en kort bibana skulle medföra ett stort behov av nya brokonstruktioner över väg 52 och väg 627.

Vidare ansåg länsstyrelsen att påverkan på den mest värdefulla åker- och skogsmarken bör undvikas och Länstrafiken Södermanland pekade bland annat på vikten av styva tidtabeller, särskilt mellan Nyköping och Stockholm.

De inkomna synpunkterna handlade såväl om förslag till nya järnvägssträckningar, stationslägen, val av korridor som utpekande av värdefulla områden och mer specifika, enskilda frågor.

För risk- och säkerhetsfrågor genomfördes samråd med länsstyrelserna, brandförsvaren samt dåvarande Räddningsverket. Även Polismyndigheten och brandförsvaret på Skavsta flygplats deltog vid några tillfällen. Representanter för flygplatsen deltog även i samrådsmöten kring bytespunkt Skavsta.

Under hösten 2007 hölls även samråd med kommunen, länsstyrelsen och övriga intressenter avseende mindre korridorutvidgningar vid Sjösa, söder om Hovrasjön och vid Skavsta. Korridorjusteringarna kunde genomföras eftersom det inte framkom några synpunkter som hindrade detta.

4.3 Sammanfattning av samråd genomförda under kompletterande lokaliseringsutredning för bibana Nyköping

Här sammanfattas övergripande de inkomna synpunkterna på den nya utredningskorridoren för den västra delen av bibanan, det vill säga den nya järnvägen som ska förbinda Nyköpings tätort med den nya stambanan vid Skavsta resecentrum. Dessa synpunkter är diarieförda på diarienummer TRV 2017/60493.

Det nya resecentrumet vid Skavsta flygplats var ursprungligen tänkt att förläggas till den nya stambanan eftersom bibanan i den av järnvägsutredningen förordade korridoren i huvudsak var förlagd till den befintliga TGOJ-banan. Beslutet om att bygga ut järnvägsnätet för snabba persontåg föranledde dock nya kapacitetsutredningar under 2015 som visade att när de nya stambanorna är fullt utbyggda uppstår en kapacitetsbrist som skulle begränsa möjligheten till uppehåll vid Skavsta station. Detta medförde att beslutet om en lång bibana omvärderades och det kompletterande utredningsarbetet resulterade i att en ny utredningskorridor för den västra delen av bibanan togs fram under 2017.

Samråd om det nya korridoralternativet för bibana Nyköping med Skavsta station på bibanan hölls med de enskilda som kan bli särskilt berörda, Nyköpings kommun samt kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland och Östergötland mellan den 22 juni och den 1 september 2017. Samråd med allmänhet och övriga myndigheter hölls mellan den 14 augusti och 1 september 2017. Den kompletterande lokaliseringsutredningen tillsammans med den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen ställdes under denna period ut på Trafikverkets kontor i Eskilstuna respektive Norrköping samt på stadshuset på Stora Torget i Nyköping. Materialet fanns även att tillgå på Trafikverkets webbplats.

Korridoren för kort bibana med Skavsta station på bibanan har utformats för att undvika risk för påtaglig skada på riksintresset Nyköpingsåns dalgång. Korridorens gränser är nu fastställda och ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Detta ställningstagande emottogs dock inte uteslutande av bifall. Bland de aktörer som under samrådsperioden motsatte sig detta korridoralternativ återfinns de berörda kommunerna.

Sammantaget var de kommuner som yttrade sig kritiska till det nya utredningsalternativet med Skavsta station på bibanan. Skälen till detta var framför allt att utredningens utgångspunkter och förutsättningar gällande framtida trafikering och det planerade järnvägssystemets kapacitet ifrågasattes. Dessutom ansågs det nya utredningsalternativet innebära att den storregionala trafiken prioriterades ned till förmån för den interregionala trafiken mellan storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Inte heller ansågs Skavsta flygplats roll och potential – i ett lokalt såväl som regionalt och nationellt perspektiv – ha beaktats tillräckligt.

I ett yttrande daterat den 8 september 2017 påtalade Länsstyrelsen i Södermanlands län att den tidigare förordnat det långa alternativet för den västra delen av bibanan. Länsstyrelsen framhöll att de nya förutsättningarna som Trafikverket pekade på gav upphov till nya frågeställningar och behov av ytterligare utredningar som tydligt visar på för- och nackdelar med de olika förslagen och vilken den samlade samhällsnyttan för olika alternativ blir.

I ett yttrande daterat den 28 augusti 2017 ställde sig Nyköpings kommun kritiskt till förslaget med en kort bibana med hänvisning till att förslaget innebär inskränkningar i flygplatsens möjligheter att utvecklas och inte ser till ett trafikslagsövergripande perspektiv. Vidare ansågs förslaget innebära ett antal negativa konsekvenser för kommunens utveckling och aspekter av stor vikt för kommunen, såsom tillkommande barriäreffekt och uppdelning av kommunens planerade verksamhetsområde vid Skavsta, ytterligare en barriär för Nyköpings utveckling västerut och förlängda restider till och från Nyköping, vilket minskar Nyköpings attraktion.

Efter att den korta bibanan ingått i den järnvägskorridor som regeringen den 7 juni 2018 gett Trafikverket tillåtighet att bygga inom yttrade sig kommunen den 4 december 2019 om spårlinjevalsprocessen för denna del. Kommunen ansåg att Trafikverket i sin process enbart tog hänsyn till planeringen av ny järnväg och inte fäste tillräckligt stor vikt vid kommunens och flygplatsens intressen. Generellt ansåg kommunen att det var svårt att se hur analysen av skillnaderna mellan de olika spårlinjealternativen påverkade området i ett helhetsperspektiv. Vidare påtalades att Trafikverkets ställningstaganden kring att de olika alternativen endast har måttlig påverkan på natur- och kulturmiljövärden var tunt underbyggt och att påverkan på landskapsbilden var större för det rosa och det blåa alternativet än för det gula alternativet. Detta eftersom det gula alternativet var förlagt längre ifrån Nyköpingsåns dalgång och riksintressen för kulturmiljövård och friluftsliv.

5 Samråd – järnvägsplan

Samråd omfattar många slags aktiviteter, till exempel utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftväxling och personliga eller allmänna möten. Under projektets gång har en mängd möten i olika konstellationer hållits, exempelvis informationsmöten med fastighetsägare och andra aktörer i området. Under mötena har exempelvis bakgrund till projektet, projekteringsförutsättningar samt tidplan behandlats. Trafikverkets representanter har besvarat frågor. Mötena har dokumenterats i minnesanteckningar eller liknande. Samråd har utöver detta skett löpande med enskilda som kan bli särskilt berörda och andra sakägare.

Trafikverket har tagit emot ett antal yttranden som inkommit utanför de samrådstillfällen som beskrivs i egna avsnitt i samrådsredogörelsen. Dessa gäller exempelvis förslag på spårlinjens sträckning, järnvägens utformning och väganslutningar. Vissa av de synpunkter som inkommit ligger utanför Ostlänkens uppdrag. Fastighetsägare har även inkommit med information gällande bland annat torrlägningsföretag och utdikningsåtgärder.

Trafikverket hanterar inkomna synpunkter löpande. Ett kontinuerligt arbete pågår för att ta fram ett planförslag som tar hänsyn till många olika intresseområden samt tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar.

Samråd sker även med övriga myndigheter, organisationer och intressenter. De som har haft återkommande möten med Trafikverket sammanfattas nedan. Alla samråd finns dokumenterade hos Trafikverket på diarienummer TRV 2018/127685.

Under järnvägsplanens framtagande har två öppna samrådstillfällen – varav det första inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – anordnats med berörda fastighetsägare och närboende, myndigheter, organisationer och allmänheten. Vid det andra av dessa ingick även den planerade vattenverksamheten. Samråds-synpunkter med avseende på vattenverksamheten på delsträckan Bibana Nyköping är diariieförda på diarienummer TRV 2021/16818 och redovisas i en separat samrådsredogörelse.

5.1 Samråd med Länsstyrelsen i Södermanlands län

Samråd med länsstyrelsen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen i form av bland annat möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformerna har diskuterats. Länsstyrelsen har bland annat lyft vikten av tidig och nära dialog i samrådsprocessen. Andra frågor som behandlats är kultur- och naturmiljöfrågor, bland annat järnvägens påverkan på rekreationsområdet Ekensberg och på jordbruket, artskydd, gestaltungsfrågor och vikten av en effektiv masshantering. Trafikverket har under mötena löpande bemött länsstyrelsens synpunkter.

I ett yttrande daterat den 27 september 2017 ställde sig länsstyrelsen bakom Trafikverkets bedömning och förordade det gröna spårlinjealternativet längs hela sträckan genom Södermanlands län. Länsstyrelsen lyfte i sitt yttrande fram ett antal punkter i särskilt behov av uppföljning i det fortsatta planeringsarbetet, däribland risken för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården Nyköpingsåns dalgång, intrång i vattenskyddsområde för Högåsens vattenverk respektive Tystberga vattentäkt vid

Rogsta, mark- och vattenföroreningar vid Skavsta flygplats och intrång i fornlämningsområden och värdefulla kulturmiljöer.

Till följd av den reviderade utredningskorridoren för den västra delen av bibanan (se avsnitt 4.3) genomfördes en kompletterande spårlinjevalsutredning för delen Bibana Skavsta. Vid denna tid gjordes, till följd av beslutet att tågen ska köra i 250 km/tim på Ostlänken i stället för i 320 km/tim, även en känslighetsanalys av den nya stambanans spårlinje som resulterade i vissa mindre justeringar. En reviderad spårlinje för hela Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun redovisades 2020 och länsstyrelsens yttrande över denna följer här i avsnitt 5.1.1.

5.1.1 Yttrande om spårlinje (2020)

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 juli 2020 gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas generella synpunkter samt de synpunkter som berör delsträckan Bibana Nyköping.

Risk och säkerhet

Eventuella höga broar och djupa bergsskärningar bör byggas för att klara en självutrymning, om än även med stöd av räddningstjänsten. Tillgängligheten för räddningstjänsten och möjligheten vid spontan utrymning behöver beaktas vid dimensioneringen av denna typ av passager. Generellt bör långa avstånd mellan farbara vägar och järnvägen undvikas för att säkerställa räddningstjänstens åtkomst. Oberoende av spårlinjeval anser länsstyrelsen att det bör utredas om räddningstjänstens förmåga är tillräcklig utifrån risker och eventuella olycksscenario, under såväl drifttiden som byggtiden.

Risk för översvämning

Anläggningen kommer att byggas för att klara klimataspekter vad det gäller översvämning, men länsstyrelsen ser att det också bör beaktas hur anläggningen eventuellt påverkar omgivningen ur samma aspekt. Detta för att om möjligt undvika att anläggningen förvärrar situationen för befintlig infrastruktur och befintliga verksamheter vid exempelvis skyfall.

Bibanan

Vägutredningar pågår för anslutningar mot Skavstaområdet och i sammanhanget vill länsstyrelsen poängtera betydelsen av väg 52 avseende tillgängligheten till andra delar av länet än Skavsta för viktiga samhällsfunktioner som räddningstjänst och ambulans.

Länsstyrelsen upplyser även om att Skavsta flygplats har en fördefinierad brytpunkt, för uttryckningsstyrkor vid flygrelaterade händelser, i närheten av terminalområdet vilket kan behöva beaktas. En noggrann analys av om och i så fall hur brytpunkten påverkas behöver göras. Ändring av insatsplaner för denna typ av händelser berör ett flertal organisationer där förändringar kan behöva mer eller mindre lång tid för att kunna implementeras.

Ur ett säkerhetsperspektiv anser länsstyrelsen att järnvägsanläggningen bör anläggas med planskilda korsningar, vilket även är en åtgärd som kan bidra till suicidprevention då möjligheten till åtkomst till spåren minskar.

Jordbruksmark

Ett jordbruksblock, det vill säga sammanhängande åkermark med en beständig indelning, är efter fragmentering inte berättigat till stöd om det blir mindre än 1 000 m² stort, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Vattenförvaltning och vattenverksamhet

För den fortsatta planprocessen påtalar länsstyrelsen vikten av att risk- och påverkansanalyser som beskriver påverkan på miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten, samt eventuella skyddsåtgärder så att inte bansträckningen medför en negativ påverkan på berörda vattenförekomster, tas fram i samråd med länsstyrelsen.

Länsstyrelsen upplyser vidare om att ytvatten för infiltrering till grundvatten i Larslundsmalmen/Högåsen tas från sjön Yngaren. Länsstyrelsen anser att den aspekten bör beaktas i riskanalysen för Bibana Nyköping.

Kulturmiljö

Trots att bibanan endast berör riksintressets utkant och undviker den kulturhistoriska värdefulla bebyggelsen och fornlämningarna vid Tå bedömer länsstyrelsen att bibanan kommer att påverka riksintresset negativt. Länsstyrelsen menar att intrånget i riksintresset som bibanan innebär måste sammanvägas med det intrång i riksintresset som den nya stambanan innebär.

Bibanans spårlinje kommer att medföra ett intrång i ett gravfält i den södra delen av den västra bibanan. Detta område påverkas mer av den förordade spårlinjen än i övriga alternativ, där åtminstone ett av gravfälten eventuellt hade kunnat undvikas. Ur kulturmiljösynpunkt anser länsstyrelsen att ett mer fördelaktigt spårlinjealternativ vore en kombination av de utredda spårlinjealternativen.

Det är av stor vikt att byggnader med höga kulturmiljövärden värnas, men ett antal byggnader kommer med stor sannolikhet att behöva rivas då järnvägen dras fram. Inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver en klassificering av byggnader göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av byggnadsantikvarisk kompetens.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar i stort den syn länsstyrelsen ger uttryck för i sitt yttrande och kommer att bevaka frågorna i den fortsatta projekteringen och inför efterföljande skeden.

5.1.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

Kulturmiljö

Länsstyrelsen konstaterar att behov finns av en fortsatt och fördjupad samrådsdialog kring intrånget i de riksintressen för kulturmiljövård som berörs av järnvägsplanen. Även dialogen kring hänsyn till kulturmiljön vid val av åtgärder för att motverka buller och vibrationer bör fördjupas.

Ostlänken bedöms sammantaget innebära måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljöer och kulturhistoriska värden i landskapet längs med delsträckan Bibana Nyköping. Trafikverket anger att i de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet

inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövärden och i viss mån även kompensera ingrepp i kulturmiljön. Länsstyrelsen föreslår att en kompensationsutredning och åtgärdsplan tas fram som redovisar kompensationsåtgärder och stärkande åtgärder.

Trafikverkets svar:

I de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövärden. Direkta skador på kulturmiljön kan sällan ersättas med fysiska kompensationsåtgärder för de påverkade objekten, men ett sätt är att ta fasta på kulturmiljövårdens pedagogiska värden, att visa nuvarande och kommande generationer om tidigare generationers liv och leverne. Därför bör man i viss mån kunna kompensera ingrepp i kulturmiljön genom att rusta upp och lyfta fram andra kulturobjekt i samma landskap och från samma tid.

Med avseende på en kompensationsutredning och åtgärdsplan för kulturmiljövärden vill Trafikverket påminna om myndighetens yttrande i samband med yttrandet över utbyggnaden av Ostlänken inför regeringens tillåtlighetsprövning (daterat 2015-11-10). I yttrandet kommenterar Trafikverket förslaget på att en kompensationsplan för kulturmiljö ska ställas som villkor för tillåtligheten med att ett sådant villkor skulle "[...] bygga på att det ställs krav på projekt Ostlänken att generellt vidta ytterligare åtgärder efter att man vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika och minimera skada. Det skulle innebära att en helt ny princip skulle etableras för planläggning och prövning av infrastruktur, utan att det finns stöd i lag för vare sig kravet i sig eller möjligheterna att fullfölja det. En sådan princip skulle innebära helt nya förutsättningar för byggande av transportinfrastruktur exempelvis vad avser beräkning av kostnader och bedömning av markbehov. Det är uppenbart att en så stor förändring som detta innebär inte kan genomföras utan att först hela regelverket för finansiering, planläggning och prövning av vägar och järnvägar förändras."

Trafikverket konstaterar att regeringen gick på Trafikverkets linje eftersom det i tillåtlighetsbeslutet inte förekommer några skrivningar om krav på kompensation med avseende på kulturmiljö. Trafikverket anser att miljökompensation för kulturmiljö inte är reglerat i miljölagstiftningen utan görs som frivillig åtgärd. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas det arbete med kulturmiljöstärkande åtgärder som Trafikverket avser att bedriva. Detta arbete är en pågående, parallell process som samordnas för samtliga delar av Ostlänken i dialog med länsstyrelser, kommuner och fastighetsägare.

Länsstyrelsen anser att landskapsbilden för hela den del av riksintresset Nyköpingsåns dalgång som berörs av den västra delen av bibanan ska värderas som klass 3, det vill säga även området kring byn Tå.

Trafikverkets svar:

Värderingen av landskapsbilden gjordes i samband med arbetet med de fördjupade landskapsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att göra någon omvärdering men vill understryka att närheten till Nyköpingsåns dalgång och området kring Tå är viktiga utgångspunkter i gestaltungsarbetet. Stor hänsyn tas vid inplaceringen av järnvägsanläggningen i området, oaktat den gränsdragning som görs i kartmaterialet.

Länsstyrelsen anser att samtliga riksintressen för kulturmiljövård ska ges den högsta klassningen som särskilt representativ kulturmiljö, inklusive hela den del av riksintresset Nyköpingsåns dalgång som berörs av den västra delen av bibanan, det vill säga även området kring byn Tå. Med avseende på riksintresset Nyköpingsåns dalgång noterar länsstyrelsen att bibanan kommer att innebära en stor påverkan på byn Tå med dess värdefulla bebyggelse och vikingatida högrävfält strax invid, och på bebyggelsemiljön vid Bönsta gård och byn vid Stora Berga med intilliggande vikingatida högrävfält, utpekade fornlämningsmiljöer som kommer att skadas fysiskt i samband med att brofästen till landskapsbron uppförs. Påtaglig visuell skada kommer även att uppstå genom den påverkan som den långa landskapsbron kommer att ha på det känsliga öppna landskapet med dess utblickar över sankängarna invid ån.

Trafikverkets svar:

Värderingen av kulturmiljöområden gjordes i samband med arbetet med de kulturarvsanalyser som tagits fram i projektet. Trafikverket har inte för avsikt att göra någon omvärdering men vill understryka att samtliga riksintressen för kulturmiljövård är beskrivna som värdefulla områden i samrådsmaterialet. Stor vikt har tillfästs dessa så att åtgärder som medför påtaglig skada undviks i möjligaste mån.

För tätorten bör det framgå att riksintresset ska tillgodoses i planeringen och skyddas från åtgärder som medför påtaglig skada. Ett samlat grepp behöver tas på den påverkan som till exempel bullerskydd och stängsel på bibanans östra del kommer att innebära för riksintresset och dess värdefulla bebyggelse.

Bibanans västra del passerar strax norr om riksintresset Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården och kommer att vara synlig från riksintresset eftersom den går på en något högre bank än TGOJ-banan. En ny banvall – som påverkar upplevelsen av det öppna jordbrukslandskapet inom riksintresseområdet – kommer att anläggas inom den angränsande järnvägsplanen för delsträckan Nyköpings resecentrum och sammantaget bedömer länsstyrelsen att de kumulativa effekterna kommer att medföra skada på riksintressets värden. Länsstyrelsen påtalar att även åtgärder utanför ett riksintresseområdes avgränsning kan medföra skada på riksintresset.

Länsstyrelsen påtalar att även mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som från allmän synpunkt är av betydelse på grund av deras natur- eller kulturvärden så långt möjligt ska skyddas mot påtaglig skada. Kulturlandskapet runt Sjösa lyfts fram som exempel på ett sådant område där påverkan bör beskrivas i järnvägsplanen och där åtgärder som stärker och tydliggör kulturmiljövärden bör redovisas i en kompensations- och åtgärdsplan. Bibanan kommer att medföra att Sjösa allé fragmenteras i och med att träd försvinner, vilket minskar det kulturhistoriska värdet. Konsekvensen blir även att de visuella och funktionella kopplingarna mellan godset och det gamla gruvområdet bryts. Den historiska kopplingen mellan Sjösa, dalgången samt Svärtaån med tillhörande kvarn och gården Fjunsta kommer att brytas. Det 20 meter höga radiotornet kommer också att innebära en avsevärd påverkan på det öppna jordbrukslandskapet och länsstyrelsen ser gärna att det flyttas till annan plats.

Trafikverkets svar:

I de fall en skada inte kan begränsas och kulturvärdet inte kan skyddas eller återställas kan det bli aktuellt att utföra åtgärder som stärker och tydliggör liknande kulturmiljövärden. Med avseende på förslaget om att skadeförebyggande och

stärkande åtgärder avseende kulturmiljön ska redovisas i en kompensationsutredning och åtgärdsplan hänvisar Trafikverket till sitt svar här ovanför.

Trafikverket tar även med sig synpunkten om att tätortens riksintresse för kulturmiljövård ska skyddas från åtgärder som medför påtaglig skada och förtydligar hur detta arbete bedrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

*Trafikverket är medvetet om att även åtgärder utanför ett riksintresseområdes avgränsning kan medföra skada på riksintresset. Bibanans profilläge strax norr om riksintresset Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården är dock styrt av arbetet med att klimatsäkra anläggningen. En lägre profil i området skulle öka risken för över-
svämning i händelse av kraftigt skyfall.*

Med avseende på radiotornet vid Sjösa placeras det enligt förslaget på en yta som redan idag ägs av Trafikverket. Trafikverket behöver alltså inte ta någon ny mark i anspråk. Området som radiotornet kan placeras inom är begränsat och en annan placering skulle innebära att mer jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk, både för själva tornet och för en ny serviceväg.

Länsstyrelsen anser att placering och utformning av bankar, broar och buller-
skyddsskärmar behöver göras med god anpassning till kulturmiljön och landskaps-
bilden. Bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens bör delta i detta arbete. Vilka
möjligheter som finns till lokalt anpassad utformning av anläggningsdelarna, exempelvis
vad gäller materialval och färgsättning, bör beskrivas i järnvägsplanen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket instämmer med länsstyrelsen och bebyggelseantikvarisk och arkeologisk kompetens kommer att inkluderas även i kommande bygghandlings- och entreprenadskede. Järnvägsanläggningen har utformats för att smälta in i landskapet så bra som möjligt. Vid utformningen har stor hänsyn tagits till de områden som i den fördjupade landskapsanalysen pekats ut som viktiga karaktärsområden. I sådana områden ska stor hänsyn tas till landskapet och kulturmiljön, såväl vid utformningen och gestaltningen av anläggningen som vid lokaliseringen av järnvägen i plan och profil. Materialval och färgsättning fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över val av spårlinje 2020 framfört att inom ramen för det fortsatta planarbetet behöver konsekvenser av Ostlänkens påverkan på värdefulla bebyggelsemiljöer utredas. En övergripande inventering och klassificering av byggnader längs bibanan, särskilt den östra delen genom Nyköpings tätort, bör därför göras för att klargöra behovet av åtgärder när en byggnad direkt berörs. Underlag för beslut om åtgärder bör tas fram med medverkan av antikvarie.

För de byggnader som kan bli aktuella för erbjudande om förvärv om vibrationsnivåer överskrids bedömer länsstyrelsen preliminärt att samtliga har kulturhistoriskt värde. Byggnaderna bör därför värderas av byggnadsantikvarie och Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö (daterat 2017-04-19) och uppdaterad handlingsplan byggnader (daterad 2020-02-10) bör tillämpas för klassificering och förslag på åtgärder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och avser att tillämpa handlingsprogram för kulturmiljö och uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. Hänsyn ska tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring) och förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen.

Värdefulla bebyggelsemiljöer och byggnader med kulturhistoriskt värde har identifierats på en övergripande nivå. I program Ostlänken påbörjas detaljarbetet med inventering av byggnader för att se vilka som har kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader med någon form av kulturvärde ska tas fram. I arbetet identifieras, klassificeras och värderas dessa byggnader. Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Länsstyrelsen ser fram emot en nära dialog med Trafikverket om vilka åtgärder som Trafikverket planerar att vidta i bygg- och driftskedet för att minimera risken för skador på forn- och kulturlämningar som ligger i anslutning till Ostlänkens tillfälliga och permanenta markanspråk. Det är av stor vikt att Trafikverket säkerställer att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket utreder behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö. Länsstyrelsen önskar ta del av resultatet av utredningen så snart den är färdigställd eller senast i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen skickas till länsstyrelsen för godkännande.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenörer och i samråd med berörda tillsynsmyndigheter ta fram ett övergripande kontrollprogram för miljö inom program Ostlänken, vari uppföljande kulturmiljökontroller kommer att inkluderas. I projektets miljökonsekvensbeskrivning redovisas utförligt hur Trafikverket arbetar med miljösäkring i byggskedet.

Trafikverket delar länsstyrelsens syn på vikten av att villkor som länsstyrelsen ställt i beslut enligt kulturmiljölagen efterlevs. Vid behov av ytterligare uppföljning med hänsyn till kulturmiljö kommer Trafikverket att meddela länsstyrelsen detta.

Bullerskyddsåtgärder

Länsstyrelsen anser att bullerskyddsåtgärder som berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer längs med bibanan behöver utformas med särskild anpassning till kulturmiljön. Länsstyrelsen har i samråd med Trafikverket framfört att bullerskyddsskärmarnas höjd och utformning behöver anpassas efter lokala förhållanden och kulturmiljövärden samt att gestaltning och materialval bör göras med en hög ambitionsnivå. Länsstyrelsen delar bedömningen att de långa bullerskyddsskärmar som tillkommer längs med sträckan innebär en ny visuell barriär i stadslandskapet som kan försvåra läsbarheten av riksintresset. Vilka åtgärder som kan vidtas för att så långt möjligt möjliggöra för fortsatta siktlinjer över järnvägen behöver studeras vidare.

Länsstyrelsen ser positivt på att antikvarisk kompetens ska avgöra vilka bullerskyddsåtgärder som är lämpliga för enskilda byggnader och miljöer utifrån kulturhistoriska värden, för att uppfylla varsamhetskravet och förvanskningförbudet. Det kan till exempel handla om anpassade lösningar för isolering av fönster och dörrar eller fasadåtgärder. Att varsamma åtgärder kommer till stånd är avgörande för att byggnadernas kulturvärden inte ska förvanskas. Länsstyrelsen uppger om att flera av byggnaderna i kvarteret Sjukvårdaren har höga kulturvärden, däribland Sjukvårdaren 14, som har förvanskningförbud i gällande detaljplan, och huvudbyggnaden till Sankt Annas hospital, som är byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsens tillstånd krävs för eventuella åtgärder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och har gett bullerskyddsskärmarna den högsta gestaltningsklassningen, vilket innebär en omsorgsfull gestaltning anpassad till platsen. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse.

I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fasadnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.

I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.

Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Risk och säkerhet

Såväl Nyköpingsbanan som TGOJ-banan är idag primära transportleder för farligt gods, vilket länsstyrelsen anser tydligare behöver beaktas i järnvägsplaneringen av Ostlänkens bibana. Risken med transporter av farligt gods behöver belysas, inte enbart utifrån individrisken utan även samhällsrisken. Denna kan komma att förändras, vilket kommunen har att hantera i den kommunala planprocessen. Individrisken är ett mått som kan styra skyddsavstånd och kan vara en faktor där befolkningstätheten är lägre medan samhällsrisken blir viktigare när befolkningstätheten är högre, varför riskanalyser bör ta höjd för befolkningsutveckling på samma sätt som en riskutredning tar höjd för trafikutvecklingen till 2040.

Länsstyrelsen ställer sig även frågande till att vissa relevanta farlighetsklasser har utlämnats i riskanalysen på grund av att de inte förväntas förekomma på någon av sträckningarna eller i sådan låg omfattning att de skulle kunna bortses ifrån. Länsstyrelsen delar dock inte denna uppfattning och ger exempel på förändringar som bör beaktas, däribland att nya målpunkter kan uppstå, att nytt logistikflöde från Oxelösunds hamn tillkommer och att störningar i järnvägssystemet medför att transporterna via Järna–Katrineholm–Åby leds om via Nyköping. Länsstyrelsen anser att analysen bör inkludera ett resonemang kring vilken eventuell påverkan detta skulle kunna få och i vilken omfattning detta kan behöva beaktas i samhällsplaneringen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig länsstyrelsens synpunkter och förtydligar skrivningarna om hur arbetet med risk och säkerhet bedrivs.

Naturmiljö

Länsstyrelsen lyfter fram frågan om barriäreffekter och dess konsekvenser för viltets möjligheter att röra sig i landskapet och noterar att lösningarna ser olika ut på den östra respektive västra delen av bibanan. Den västra delen planeras i vissa delar vara ostängslad söder om Minninge och här efterlyser länsstyrelsen en tydligare redovisning av hur det är tänkt att fungera i praktiken och vilka analyser och avvägningar som har lett fram till förslaget.

Länsstyrelsen önskar även en tydligare redovisning av hur risken för viltolyckor vid eventuella förändringar av vilt rörelser i området längs väg 52 och på den västra delen av bibanan hanteras i den fortsatta planeringsprocessen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig länsstyrelsens synpunkter och lyfter frågan på kommande samrådsmöte med länsstyrelsen.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen vill understryka vikten av flexibilitet i den närmare planeringen av var servicevägar planeras. Hänsyn till produktiv jordbruksmark bör kunna tas, inte minst för att undvika fragmentering av denna.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar länsstyrelsens syn i frågan och att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på till exempel markintrång och svårbrukade skiften är högt prioriterat och ett villkor för projektet som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Markägares synpunkter på placering av vägar, dammar och massupplag, samt hur man ska planera för att minimera störningar på skogsbruk och jordbruk, har i samråd med markägarna beaktats och i möjligaste mån tillgodosetts i arbetet med att färdigställa den slutliga lösningen.

Krossverksamhet

Länsstyrelsen påpekar att buller från krossverksamhet inte räknas som byggbuller. Krossverksamhet finns upptagen i miljöprövningsförfordning (2013:251). Riktvärdena som ska uppfyllas för krossverksamhet är därmed de för miljöfarlig verksamhet.

Trafikverkets svar:

Krossverksamheten är anmälningspliktig. Det är tillsynsmyndigheten som ger tillstånd för krossverksamhet och som beslutar vilka riktvärden för buller som kommer att gälla. Anmälan görs av entreprenören som också är ansvarig för att klara de riktvärden som gäller för verksamheten och för att vid behov vidta bullerskyddsåtgärder.

5.2 Samråd med Region Sörmland

Region Sörmland övertog huvudmannaskapet för kollektivtrafiken den 1 januari 2019 och har därmed det samlade ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Dessförinnan låg ansvaret på kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.

Samrådsmöten med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har genomförts vid två tillfällen, den 23 maj 2016 respektive den 9 november 2016. Mötena berörde samtliga delsträckor inom Nyköpings kommun och vid ett av tillfällena medverkade även Mälalab (nuvarande Mälardalstrafik). Vid mötena har bland annat trafik under byggtiden, samrådsformer samt utformning av uppställningsspår, signaler och spårväxlar diskuterats.

Samrådsmöten har även genomförts med regionen vid tre tillfällen, den 10 juni 2020 och den 19 mars respektive den 25 oktober 2021. Vid alla tillfällena medverkade Nyköpings kommun och vid mötena som hölls 2021 medverkade även Mälardalstrafik. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och samarbetsformer och frågor om bland annat kollektivtrafik och trafik under byggtiden har diskuterats.

Regionen önskar en nära dialog kring produktionsplanering eftersom det är under byggtiden som kollektivtrafiken kommer att påverkas mest. Regionen påtalar att planeringstiden för att ta fram nya tidtabeller för kollektivtrafiken är 1,5 år. Tidtabellerna är de samma under hela året men regionen påtalar att det dock är mindre luft i tabellerna vintertid på grund av sämre väglag. Därför är det önskvärt om byggnationen kan förläggas från vår till höst, allra helst under sommarlovet från början av juni till mitten av augusti.

Regionen undrar om projektet samordnas med Trafikverkets planeringsenhet för att passa på att förbättra vägstandarden, exempelvis sikt, linjeföring och sidoområden. Regionen undrar även om det har tagits höjd för att i framtiden kunna bygga ut järnvägsanläggningen från två till fyra spår på de sträckor där järnvägen ska gå på bro.

Regionen påtalar att väg 52 är den viktigaste vägen efter E4. Regionen lyfter även att både den och andra aktörer ett flertal gånger har lyft frågan om dubbelspår på bibanans hela sträckning. Även om sträckan där Nyköpingsbanans befintliga enkelspår ska användas är förhållandevis kort, riskerar den att bli en flaskhals.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen om planeringen av tidtabeller. Även för Trafikverkets egna processer behövs en lång framförhållning.

Vid utbyggnaden av nu aktuella sträckor är det främst under byggskedet som buss- och tågtrafik kommer att påverkas. Ambitionen är att järnvägstrafiken på befintliga

banor ska fortgå under hela byggtiden. Avstängningar kan dock bli aktuella under vissa kortare perioder med avbrott i tågtrafiken som följd. Trafikverket eftersträvar en god framförhållning i produktionsplaneringen för att kunna kommunicera planerade avstängningar i så god tid som möjligt.

Vägtrafiken kommer att påverkas av de anläggningsarbeten som görs men även av den trafik som tillkommer för byggandet av anläggningen. Exakt mängd byggtrafik är inte fastställt men påverkan på vägtrafiken kommer att beaktas i produktionsplaneringen. Med avseende på samordning med Trafikverkets planeringsenhet om förbättrad vägstandard är inga sådana åtgärder planerade utöver de som ska utföras i samband med anpassning av allmänna vägar. För delsträckan Bibana Nyköping berörs väg 629, som ska läggas om i dialog med regionen och kommunen.

Trafikverket har genom att utföra kapacitetsanalyser kommit fram till att dubbelspår på Ostlänken är tillräckligt med avseende på järnvägssystemets framtida kapacitet. Att utforma banan med fyra spår har därför inte beaktats i projekteringen. Kapacitetsanalyserna har även visat att enkelspåret inte kommer att begränsa tågtrafiken genom Nyköpings tätort.

Trafikverket ser fram en fortsatt nära dialog med regionen för att hitta en lösning där byggskedet innebär en så liten störning för kollektivtrafiken som möjligt.

5.2.1 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

I ett yttrande daterat den 16 december 2021 redogjorde Region Sörmland för sin syn på samrådsmaterialet för delsträckan Bibana Nyköping.

Region Sörmland ser positivt på att järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping befinner sig i samrådsfasen och att Ostlänken kan börja byggas norrifrån med tidig trafikering. Regionen välkomnar att både den regionala utvecklingen och Ostlänkens roll i att stärka sambanden mellan regionerna i stråket framhävs i samrådsmaterialet.

Trafikering

Gällande kapacitet på bibanan ser Region Sörmland en risk med att den östra delen av bibanan byggs delvis enkelspårig. Region Sörmland förordar en dubbelspårig utbyggnad av bibanan i den östra delen fram till bron över Lennings väg. Kapaciteten på bibanan förväntas inte vara tillräcklig i samband med att hela systemet för nya stambanor står färdigt. Enligt Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan för 2022–2033 skiljer det endast tio år från att Ostlänken är färdig till att hela systemet är färdigutbyggt och därför anser regionen att bibanan bör byggas ut direkt med dubbelspår även på den östra delen.

Med avseende på banans tillgänglighet anser regionen även att det är angeläget att inte omöjliggöra för trafik nattetid med hänvisning till arbets- och studiependling samt Skavsta flygplats avgångstider. Regionen påtalar även behovet av att i rusningstid framföra 315 meter långa regionaltåg.

Trafikverkets svar:

All planering i projektet utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån basprognosen. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.

När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Tiden för detta kan variera men normalt ska underhållsarbeten utföras kl. 24.00–6.00. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Region Sörmland om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att enkelspårsdrift godtas under delar av underhållsfönstret. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikeras av 56 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardagsmedeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg – inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Därtill har regionen invändningar kring ett antal faktauppgifter om dagens trafikering i materialet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig regionens synpunkter och kommer att korrigera uppgifterna inför att järnvägsplanen ska ställas ut för granskning.

Vägar

Regionen ser positivt på att Ostlänkens passage över väg 52 anpassas för en framtida utveckling av vägen. Regionen ställer sig dock frågande till om den befintliga cirkulationsplatsen som förbinder väg 52 med väg 629 behöver finnas kvar när väg 629 dras in från allmänt underhåll. Cirkulationsplatsen bör tas bort och ersättas av en ny koppling mellan väg 52, den nya sträckningen för väg 629 samt en eventuell

Kungsladugårdsled, den nya vägförbindelsen som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats.

Regionen ställer sig inte heller bakom förslaget på en flytt av väg 629 västerut eftersom det inte är framtaget tillsammans med regionen och kommunen. Ett gemensamt förslag bör tas fram där även gång- och cykelvägen som kopplar ihop väg 52 med Skavsta flygplats ingår. Skavsta flygplats är en viktig målpunkt och gång- och cykelvägen ingår i ett utpekad regionalt cykelstråk mellan Nyköpings tätort och flygplatsen.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag ska ersättas inom projekt Ostlänken och kommer att redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. I detta arbete ingår en ny dragning av väg 629 och dess anslutning till väg 52. Även en översyn av korsningens utformning vid den befintliga anslutningen, där en cirkulationsplats idag förbinder de båda vägarna, kommer att göras. Detta görs inom ramen för denna järnvägsplan.

Den befintliga väg 629 kommer inte att tas ur bruk innan den nya vägen har öppnat för trafik. Vid eventuella störningar i produktionen kan trafikanter som ska ta sig mellan väg 52 och flygplatsen även använda väg 627 och väg 628, öster om den befintliga väg 629.

5.3 Samråd med Nyköpings kommun

Samråd med kommunen har hållits löpande under arbetet med järnvägsplanen, främst i form av möten. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet, järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan, och om vilka arbeten som är inplanerade. Samarbetsformer, upplägg för samråd, gränssnitt mellan olika delar inom Ostlänken samt resandeprognoser är frågor som har diskuterats. Trafikverket har under mötena löpande bemött kommunens synpunkter.

5.3.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Kommunstyrelsen antog den 12 juni 2017 ett yttrande gällande val av spårlinje inom korridoren. Yttrandet avser hela Ostlänken, delprojekt Nyköping. Här redovisas de synpunkter som berör delsträckan Bibana Nyköping.

Allmänna synpunkter

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att bibanan i så stor utsträckning som möjligt byggs med hög kapacitet och dubbelspår. Detta för att främja en trafik med hög kapacitet och korta restider för att erhålla de nyttor som järnvägen ger.

Kommunen anser att viktiga befintliga passager för friluftslivet och vilt saknas i materialet. Dessutom skärs Sörmlandsleden av på ett par ställen och ledens passager behöver säkras. Kommunen är angelägen om att delta i arbetet med placering och utformning av passager.

Kommunen ser landsbygdens näringsliv som viktigt att värna varför broar, tunnlar och passager under järnvägen, för såväl allmänt som enskilt vägnät, ska medge fri höjd och väl tilltagen bredd för lant- och skogsbruk samt räddningstjänstens och näringslivets transporter. Kommunens transportstrategi prioriterar gång- och cykeltrafik varför kommunen även anser att broar, tunnlar och passager under tågbroar längs det allmänna vägnätet bör medge yta för att separera gång- och cykeltrafiken.

För Skavsta flygplats framför kommunen att en station på den nya stambanan främjar utvecklingen av flygplatsområdet och det planerade verksamhetsområdet söder om flygplatsen i enlighet med kommunens översiktsplan. Det är av största vikt att en framtida station knyts ihop med befintligt resecentrum med så korta avstånd som möjligt. Placering och utformning av stationen ska möjliggöra en framtida koppling till TGOJ-banan.

Kommunen lyfter att funktionen för väg 629, infartsvägen till Skavsta, är mycket viktig och måste upprätthållas. Behov av separat serviceväg till flygplatsområdet måste bedömas i en riskanalys. Transport av flygbränsle sker på väg 629 och vid händelse av olycka måste det finnas möjlighet både till snabb åtkomst till området samt till evakuering.

Trafikverkets svar:

Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Utredningar har visat att den planerade anläggningen är tillräcklig med avseende på kapacitet.

Trafikverket lägger stort fokus på att optimera anläggningen i profil och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer. I det fortsatta arbetet kommer även stor vikt att läggas på att ta fram lösningar som säkrar grundvattenförekomster och på andra skyddsåtgärder. Kommunen inbjuds till arbetsmöten och samrådsmöten för att delta i det fortsatta arbetet.

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagera har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas.

Passager för vilt har så långt som möjligt placerats i miljöer där djur förväntas röra sig, såsom skog, skogsbryn, dalgångar (med eller utan vatten) samt där mänsklig påverkan är så låg som möjligt. Saknas naturliga vandringsstråk i landskapet har passagera förlagts utifrån närmaste lämpliga passage för respektive målgrupp, lämplighet givet järnvägens profilläge, samlokalisering med befintliga passager och närhet till annan infrastruktur samt platsspecifika kravställningar.

Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar sin mark och hur åtkomst till fastigheter sker. Funktionerna ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner ska kunna ta sig under de allra flesta broar.

Åtkomsten för räddningstjänsten är av stor vikt och kommer att detaljstuderas i det fortsatta arbetet och redovisas i järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Området kring Skavsta behöver ägnas stor omsorg och en dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet finns med i arbetet. Funktionalitet och säkerhet för vägar ska omhändertas i projekteringen av anläggningen. Detta avser såväl passager som angöring till flygplatsen.

Sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt

Nyköpings kommun har identifierat ett antal sträckor där optimering av spårlinjen är av särskild vikt för kommunen. Kommunen är mycket angelägen om att delta i optimeringen av spårlinjen för:

- Anslutningsvägar i Skavstaområdet
- Passage av vattentäkten i Larslund
- Passager och samlokalisering med Nyköpingsbanan vid Ekensberg

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Såväl Skavstaområdet som passagen av vattentäkten och passagebehovet vid Ekensberg har varit prioriterade punkter under dessa möten.

Platsspecifika synpunkter

Utöver ovan nämnda sträckor har kommunen identifierat ett antal platser och sträckor längs bibanan där kommunen har intresse av insyn och inflytande i den fortsatta optimeringsprocessen. Dessa platsspecifika synpunkter finns med i kommunens yttrande och är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

km 53+000:

Känsligt landskapsrum. Placering och utformning av järnvägsanläggningen är av största vikt.

km 53+000:

Passage för vattendrag saknas. God utformning av passage av Tunsättersbäcken är av yttersta vikt.

km 53+000–55+000:

Kommunen har i sin översiktsplan pekat ut flera viktiga passager för både biologisk mångfald och friluftsliv, inklusive cykling, vid Ekensberg. Dessa saknas i samrådsmaterialet. Kommunen är ytterst angelägen om att delta i arbetet med placering och utformning av dessa.

km 54+000:

Kommunen förordar att bibanan och Nyköpingsbanan kopplas samman så snabbt som möjligt vid Sjösa för att minimera fragmentering av mark och parallella banor. Samtidigt måste bibanan och Nyköpingsbanan planeras för framtida trafik med hög kapacitet.

km 55+000:

Kommunen ser ett behov av gång- och cykelpassage vid Stenkulla.

Trafikverkets svar:

Trafikverket och Nyköpings kommun har löpande hållit arbets- och samrådsmöten under det fortsatta optimeringsarbetet i syfte att hitta lösningar som är så bra som möjligt för båda parter. Spårlinjens optimering har kontinuerligt förfinats i projekteringen. Bland annat planeras järnvägen att gå på bro över Tunsättersbäcken och passagebehovet för vilt och för rekreation har tillgodosetts vid Ekensberg. Anslutningspunkten mellan bibanan och den befintliga Nyköpingsbanan har förlagts för så tidigt som möjligt för att undvika fragmentering av mark och för att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan.

5.3.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

Kommunstyrelsen antog den 24 januari 2022 ett yttrande gällande järnvägens utformning och dess påverkan som det framställts i samrådsmaterialet för delsträckan Bibana Nyköping.

Allmänt

Kommunen tillstyrker i huvudsak förslaget till järnvägsplan och ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket kring färdigställande av denna och kommande järnvägsplaner. I det fortsatta arbetet förordar kommunen att planeringen av bibanans västra del samordnas med arbetet med Kungsladugårdsleden, den nya vägförbindelsen som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats. Kommunen anser även att planeringen av den nya sträckningen för väg 629 ska följa kommunens förslag till planprogram för Skavsta verksamhetsområde.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens förhoppning om ett fortsatt gott samarbete med järnvägsplanerna i Nyköpings kommun. Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde.

Gestaltning

Kommunen påtalar att utformningen av järnvägsanläggningen är särskilt viktig för denna del av Ostlänkens sträckning genom Nyköpings kommun. Det gäller särskilt bullerskyddsskärmar och passager inne i tätorten, passage av E4 och väg 52, passage av Tunsätteråns dalgång och i anslutning till riksintresset Arnö- Stora och Lilla Kungsladugården. Kommunen anser att Trafikverket ska ha en särskilt hög ambition vid gestaltning av bibanan och dess passager inom denna järnvägsplan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens syn på vikten av en hög ambitionsnivå vid utformningen av järnvägsanläggningen inom denna järnvägsplan. Stora delar går genom ett tätbebyggt område och järnvägen är visuellt påtaglig för många, varför gestaltungs-klassen på anläggningsdelarna är hög på många platser.

Trafikering

Kommunen anser att Trafikverket ska säkra förutsättningar för fler tågpassager än i prognosen, bland annat för regionaltåg. Planeringen bör även utgå från regionaltåg med längder på upp till 315 meter.

Kommunen vill även förtydliga att den anser att regional persontågstrafik ska trafikera Ostlänken med bibana för att erhålla maximal nytta. Nyköpingsbanan och TGOJ-banan kan i ett längre perspektiv, när underlag finns, nyttjas för delregional persontågstrafik med möjlighet till stopp i kommunens bebyggelsenoder.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhälls-ekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På regional och lokal nivå används trafikprognoser för exempelvis kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärlds-förutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med flera kan förväntas utvecklas.

Trafikverket har utrett behovet av kapacitet på Ostlänken med bibana och gjort bedömningen att den föreslagna utformningen är kapacitetsmässigt tillräckligt för att hantera framtida trafik.

Enligt prognosen för år 2040 gäller att den aktuella delsträckan ska trafikeras av 56 regionaltåg, 125–250 meter långa, angett i antal tåg i båda riktningarna per vardags-medeldygn. Spårkonfigurationen möjliggör att plattformarna för regionaltåg – inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i framtiden förlängs till upp till 355 meter för att kunna hantera trippelkopplade fordonskonfigurationer.

Trafikeringen på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock möjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på de banorna.

Kommunen anser att en så hög tillförlitlighet i systemet ska eftersträvas och att det ska kunna trafikeras mer än under 18 timmar per dygn. Det befintliga systemet trafikeras även mellan kl. 24.00 och 06.00 och en ökad tillförlitlighet kan uppnås genom att vidta andra åtgärder som till exempel att planera för tillräckligt många växlar.

Trafikverkets svar:

När Ostlänken tas i drift kommer banan att vara tillgänglig för 18 timmars sammanhängande trafik varje dygn året om. För att kunna utföra ett effektivt underhåll och säkerställa anläggningens funktioner menar Trafikverket att det bästa sättet är att skapa ett underhållsfönster då anläggningen stängs för kommersiell trafik. För systemet med ny stambana mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö har ett underhållsfönster på sex timmar antagits för löpande underhåll. Tiden för detta kan variera men normalt ska underhållsarbeten utföras kl. 24.00–06.00. Omfattningen på den sammanhängande perioden för underhåll baseras bland annat på internationella erfarenheter av vad som är möjligt att underhålla på dessa sex timmar. Större underhållsåtgärder kommer att utföras på tider som bestäms enligt normalt förfarande inom Trafikverket.

Trafikverket har gjort bedömningen att det är under denna period som ett underhållsfönster påverkar Ostlänkens resenärer minst, men håller samtidigt med Region Sörmland om att det kan finnas behov av att justera underhållsfönstret. Det kan innebära att det blir en förskjutning i tid eller att enkelspårdrift godtas under delar av underhållsfönstret. Detta är inte något som påverkar utformningen eller markanspråket. Trafikverket arbetar med frågan om hur det ska gå att samordna sammanhängande underhållsfönster med en attraktiv trafikering, bland annat för att bidra till större arbetsmarknadsregioner. En avvägning mellan dessa behov sker löpande i det arbete som görs med tänkta trafikeringssupplägg. Observera att underhållsfönstret inte fastställs inom ramen för järnvägsplanen.

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att bibanan i så stor utsträckning som möjligt byggs med hög kapacitet och med dubbelspår på så lång sträcka som möjligt. Detta för att främja en trafik med hög kapacitet och korta restider för att erhålla de nyttor som järnvägen ger. Kommunen håller inte med Trafikverkets om att det i framtiden kommer att vara möjligt att bygga ut hela bibanan till dubbelspårig järnväg eftersom det skulle innebära allt för stora nyinvesteringar, bland annat vid anpassning av samtliga passager.

Trafikverkets svar:

Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån Trafikverkets basprognos för 2040. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.

Kommunen förutsätter att spårens lutningar på bibanan inte begränsar framtida godstrafik på Nyköpingsbanan.

Trafikverkets svar:

Inga lutningar på Nyköpingsbanan förhindrar framtida godstrafik, inte heller där Nyköpingsbanan är samförlagd med bibanan. Vid godstrafik bör lutningar som överstiger 10 promille undvikas men en sådan lutning kan godtas på kortare sträckor.

En lutning som överstiger 10 promille återfinns där bibanan ansluter till den nya stambanan. Denna del är inte avsedd för godstrafik utan kommer endast att trafikerats av persontrafik.

Masshantering

Kommunen påtalar att masshanteringen bör samordnas med den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta för att minimera behovet av transport av massor.

Trafikverkets svar:

I projektet har det eftersträövats att skapa en så bra balans som möjligt mellan hanteringen av de massor som uppstår, produktionsplanering och entreprenadstrategi. Kommunen kommer att involveras i det fortsatta arbetet med var bergkrossytorna ska förläggas och hur massorna ska hanteras.

Trafikverket strävar efter att massor som uppkommer ska komma till nytta och kunna ses som en resurs inom den egna verksamheten. Om massorna är lämpliga att använda och det samtidigt finns ett reellt behov av massorna har Trafikverket varken en skyldighet eller för avsikt att göra sig av med massorna.

Produktionsytorna kommer att redovisas på plankartan och motiveras och konsekvensbeskrivas i planbeskrivningen respektive i miljökonsekvensbeskrivningen. Storleken och placeringen av ytorna är kopplade till den produktion som ska ske i området, om det ska bedrivas någon krossverksamhet och om massor ska lagras i väntan på användning inom Ostlänken. Massor som inte ska användas inom Ostlänken kommer inte att lagras utan köras bort direkt.

I järnvägsplaneskedet är det inte möjligt att redovisa exakt vilka massor som kommer att användas av Trafikverket och vilka som innebär ett överskott. Inom Ostlänken har det gjorts långtgående masshanteringsanalyser och massoptimeringar i syfte att i så hög grad som möjligt verka avfallsförebyggande och mot en cirkulär materialhantering. På så sätt har överskottet kunnat begränsas. Detalkunskapen kring massbalansen ökar successivt i kommande bygghandlingsprojektering och i byggskedet och det är först då det är möjligt att mer detaljerat redovisa vilka massor som ska användas inom Ostlänken.

Rekreation och friluftsliv

Kommunen är angelägen om att passagemöjligheter upprätthålls under hela byggtiden för de två planerade passagerna vid Ekensberg.

Kommunen konstaterar även att en sträcka på nästan 4 kilometer, mellan Hemgårdspassagen och passage av väg 52, blir utan passagemöjligheter. Vid den planerade framtida utvecklingen av Dammgruveområdet västerut kan detta innebära en barriäreffekt för friluftslivet. Här skulle kommunen gärna se ytterligare en passage, eventuellt i anslutning till den planerade dagvattendammen. Eftersom sträckan delvis ska vara ostängslad ökar risken för spårspring utan en sådan passage.

Trafikverkets svar:

Passagemöjligheter under byggtiden ska säkerställas i projektet. Exakt hur utformningen av dessa passager kommer att se ut i byggskedet fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande byggbehandlings- eller entreprenadskede.

Trafikverket bedömer att passagebehovet i området är uppfyllt i förslaget och inga fler passager än de som redovisas i samrådsmaterialet planeras. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måloppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Sträckan mellan Minninge och väg 52 kommer att vara ostängslad för att undvika att skapa en barriär för viltets rörelser.

Naturmiljö

Ostlänken påverkar ett antal naturvärdesobjekt. Kommunen anser att möjliga kompensationsåtgärder ska utredas för dessa och stöder gärna Trafikverket i ett sådant arbete.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och lyfter frågan på kommande arbetsmöte med kommunen.

Viltpassager

Kommunen påpekar att kablage-tunnlar ska utformas med utrymningsvägar för smådjur, särskilt där dagvattendammar kan fungera som goda salamanderlokaler och attrahera groddjur utmed spårlinjen.

Trafikverkets svar:

Utrymningsvägar för smådjur är ett krav som Trafikverket har att förhålla sig till i projektet, vilket kommer att förtydligas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Buller

Kommunen förutsätter att bulleråtgärder anpassas till möjlig framtida trafikering inte enbart prognostiserad.

Trafikverkets svar:

I planlägningsprocessen tas inte trafikeringsprognoser fram av Ostlänken utan av Trafikverket centralt utifrån en fastslagen metodik. Trafikeringsprognoserna för år 2040 utgör en beslutad projekteringsförutsättning för hela program Ostlänken, det vill säga all projektering och för samtliga delsträckors järnvägsplaner.

Prognoserna omfattar trafikuppgifter för nuläge samt prognostiserade scenarier för nollalternativ och utbyggnadsalternativ. Bland samrådsmaterialet som publicerades på Trafikverkets webbplats finns bullerutbredningskartor som visar bullerutbredningen för de olika scenarierna. För utbyggnadsalternativet redovisas bullersituationen med och utan järnvägsnära bullerskyddsåtgärder.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som också ingick i samrådsmaterialet. Samtliga

*dokument går att del av på Ostlänkens dokument sida på Trafikverkets webbplats:
<https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.*

Kommunen önskar ett tätt samarbete med Trafikverket med avseende på utformningen av bullerskydd, särskilt i de centrala delarna av Nyköpings tätort.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser fram emot en fortsatt nära dialog vid utformning av bullerskydd i stadens centrala delar. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Utifrån riktvärden för buller i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut har Trafikverket gjort ett generellt antagande om att ett visst antal överskridande av maximala ljudnivåer ska antas vara förenligt med villkoret utan rimlighetsavvägning i varje enskilt fall. Kommunen ställer sig frågande till ett sådant generellt antagande och anser att avsteg ska redovisas tydligt i varje enskilt fall.

Trafikverkets svar:

Antagandet i fråga rör sig inte om något avsteg utan det är så här praxis ser ut. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut och i propositionen återfinns hänvisningar till Svensk standard (SS 25268:2007) och Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) om antalet överskridande per natt. Riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus i bostadsområde på 45 dB(A) får inte överskridas mer än fem gånger per natt, och aldrig med mer än 10 dB(A).

Kommunen ställer sig undrande till avsaknaden av bullerskydd över Nyköpingsån eftersom det lämnar en lucka i avskärmningen in mot Folkungavallen, vilket förtar en del av effekten med och investeringen i bullerskyddsskärmen omedelbart väster om ån. Kommunen undrar också över hur bullersituationen kommer att bli vid Mikaeliskolan om ingen skärm uppförs på bron. Detta med tanke på att bullerskyddsåtgärder för skolan redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum, i tillägg till en bullerskyddsskärm längs Folkungavallen.

Trafikverkets svar:

Förutsättningarna i området kring Nyköpingsån och Folkungavallen har förändrats sedan den angränsande järnvägsplanen färdigställdes. Byggnationen i kvarteret Spinnarskan kommer att ha en bullerdämpande effekt och därför är Mikaeliskolan inte längre bullerberörd och vidtagna åtgärder inom den angränsande järnvägsplanen är tillräckliga för att skydda Folkungavallen.

Frågan om bullerreducerande åtgärder för sträckan förbi kvarteret Spinnarskan behöver diskuteras vidare för att hitta den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga lösningen. Kommunen vill i detta sammanhang upplysa om att planerade bullerskyddsåtgärder i detaljplanen baseras på trafikeringen år 2030 och inte för den trafikering som nu anges som förutsättningar för åtgärder längs bibanan.

Trafikverkets svar:

I såväl detaljplanens som i järnvägsplanens bullerutredning är det maximal ljudnivå från godståg som är dimensionerande i beräkningarna. Vid nybyggnation ska hänsyn tas till framtida trafikering och i projekteringen av fastigheter vid kvarteret

Spinnerskan har hänsyn därför tagits till Ostlänken i enlighet med vad som krävs för bullerberäkningar för detaljplan. Detaljplanen har vunnit laga kraft och det är exploatören som ansvarar för bullerskyddsåtgärderna och att dessa tar höjd även för utbyggnaden av Ostlänken. Bullerskyddsåtgärder föreslås därmed inte inom ramen för järnvägsplanen.

Risk och säkerhet

Kommunen anser att det undantagsvis, till exempel i stationsnära lägen, kan vara möjligt att pröva användning av mark för byggnader eller lågintensiv verksamhet även inom 30 meter från järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar:

Frågan om markanvändning inom 30 meter från järnvägsanläggningen kan inte prövas generellt inom ramen för en järnvägsplan utan varje enskild åtgärd måste prövas separat.

Platsspecifika synpunkter

Kommunen har i sitt yttrande identifierat ett antal platser där kommunen har mer specifika synpunkter. De är platsangivna enligt Trafikverkets längdmätningssystem i samrådsmaterialet.

Vid km 53+100 måste vattenavrinningen vid arbetsytor i anslutning till Tunsättersbäcken säkras så att inte bäcken utsätts för grumling.

Trafikverkets svar:

Krav avseende länshållningsvatten och dess kvalitet och flöde vid utsläpp till recipient kommer att ställas på entreprenören i förfrågningsunderlaget som ska upprättas för entreprenadskedet. Detta gäller generellt för placering av arbetsytor och planering av de olika arbetsmomenten.

Vid km 53+100 anser kommunen att dragningen av gång- och cykelvägen vid Tunsättersbäcken inte är optimal. Flera 90-graderskurvor minskar attraktiviteten och försvårar skötseln.

Trafikverkets svar:

Vägen i fråga avsåg endast gångtrafik men den kommer att utgå från förslaget såvida inte kommunen kommer överens med markägaren. Trafikverket kan inte ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en allmän väg med statlig väghållare.

Vid km 52+500–53+700 ser kommunen en möjlighet till framtida utveckling av marken mellan bibanan och Trosavägen. Därför förutsätts att den planerade servicevägen på den befintliga banvallen inte innebär att en annan lösning omöjliggörs.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets motiv för placeringen av servicevägen på den befintliga banvallen är att marken utgörs av befintlig järnvägsfastighet och redan ägs av Trafikverket. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt och denna placering minimerar intrånget. En annan lösning omöjliggörs dock inte av servicevägens föreslagna dragning. Förutsatt att Trafikverkets åtkomst till signalskåp

med mera säkerställs kan kommunen köpa marken när järnvägen är utbyggd. Fastighetsbildning sker då i en separat process med Lantmäteriet.

Vid km 52+800–53+600 kommer ett längre parti ur naturvårdssynpunkt värdefulla brynmiljöer att försvinna på grund av bibanans dragning. Kommunen anser att kompensationsåtgärder för detta bör planeras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och lyfter frågan på kommande arbetsmöte med kommunen.

I området vid km 53+200 är kommunen angelägen om att det ska vara möjligt att passera järnvägen under hela byggtiden.

Trafikverkets svar:

Passagemöjligheter under byggtiden ska säkerställas i projektet. Exakt hur utformningen kommer att se ut i byggskedet fastställs inte i järnvägsplanen utan detaljprojekteras i kommande bygghandlings- eller entreprenadskede.

Vid km 56+100 skulle kommunen gärna vilja se en översyn av möjliga buller-reducerande åtgärder på bron över Nyköpingsån, särskilt eftersom fler godståg förväntas trafikera Nyköpingsbanan i framtiden.

Trafikverkets svar:

I prognosen för år 2030 är antalet godståg (15) fler än i prognosen för år 2040 (10). I övrigt överensstämmer trafikuppgifterna väl och påverkar inte behovet av en järnvägsnära bullerskyddsskärm. En sådan skulle inte heller dämpa den ljudalstring från stålbron som ger det högsta bullerbidraget. Trafikverkets bullerberäkningar visar att riktvärdena klaras utan att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas på bron över Nyköpingsån.

De befintliga gång- och cykelpassagerna på båda sidor av Nyköpingsån saknas och ska säkras på plankartan.

Trafikverkets svar:

I järnvägsplanen redovisas inte befintliga gång- och cykelvägar, däremot är läget för passagerna redovisade i planbeskrivningen.

Vid km 60+000 kan placeringen av en dagvattendamm eventuellt påverkas av den parallella planeringen av Kungsladugårdsleden.

Trafikverkets svar:

För närvarande pågår en översyn över samtliga dammar i järnvägsplanen, vari möjligheten att ersätta denna damm med ett fördröjningsdike utreds.

Vid passage över väg 52 vid km 61+500 förordar kommunen en längre bro med samförlagd passage till fastigheterna väster om bibanan, en öppnare lösning som skulle ge en mer välkomnande entré till kommunen i väster. En sådan lösning skulle även möjliggöra vilt- och gång- och cykelpassage om väg 52 förses med viltstängsel.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måiluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Även de synpunkter som kommunen lämnat har varit en del av den sammanvägda bedömningen. Väg 52 kommer att vara ostängslad för att undvika att skapa en barriär för viltets rörelser.

Vid km 61+800–62+200 förordar kommunen en dragning av väg 629 i enlighet med kommunens planprogram för Skavsta verksamhetsområde. Kommunens hållning är fortsatt att planprogrammets utformning av den nya sträckningen för väg 629 bäst möter Skavstaområdets behov ur både regional och lokal trafiksynpunkt och för samtliga trafikslag inklusive gång- och cykeltrafik och busstrafik.

Trafikverkets svar:

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. Tillgängligheten till dessa målpunkter ska tillgodoses för samtliga trafikslag och de funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag ska ersättas inom projekt Ostlänken.

Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta. I planbeskrivningen för den järnvägsplanen kommer motiven till det nya förslaget på dragning av väg 629 att utvecklas.

Planläggning

Kommunen anser att Trafikverket ska initiera de ändringar av detaljplaner som krävs genom att ansöka om planbesked för de detaljplaner som behöver ändras. Detta krävs för att järnvägsplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner i området. Hanteringen av dessa planer innebär inga lokala mervärden för kommunen i och med att nyttan endast kommer det nationella transportsystemet till gagn. Hur fördelningen av finansiering av dessa ändringar ska se ut behöver avgöras eftersom kommunen ställer sig frågande till det principbeslut som Trafikverket anser vara gällande. Planläggningsprocessen som sådan hanteras av Nyköpings kommun.

Trafikverkets svar:

För närvarande pågår en diskussion mellan Trafikverket och Nyköpings kommun om finansiering av detaljplaneändringar, med målet att skapa samsyn i frågan. I diskussionen är Trafikverkets utgångspunkt att utbyggnaden av stationerna i Skavsta och Nyköpings tätort skapar mycket stora nyttor för kommunen som helhet. Utbyggnaden möjliggör avsevärt förbättrade resmöjligheter för kommunens invånare, ökad attraktivitet för företagande men också ökade fastighetsvärden. I sådana fall finansieras normalt inte detaljplaneändringar av Trafikverket. Nyköpings kommun ser å sin sida att det finns nyttor kopplade till stationen vid Skavsta, men kommunen ser ingen direkt nytta av förändringarna vid Stenkulla eller av att gångpassagen öster om Nyköpingsån försvinner. Kommunen framhåller också att de har en viktig likabehandlingsprincip rörande kostnader för detaljplanehantering.

Kommunen ska ta fram ett skriftligt underlag som beskriver kommunens syn i frågan och som sedan ska delges Trafikverket för vidare dialog.

Larslundsmalmen

Kommunen ser att samrådsmaterialet inte är samstämmigt med avseende på skydd av grundvattenförekomsten Larslundsmalmen. För kommunen är det av största vikt att grundvattenförekomsten skyddas så långt som möjligt och kommunen förutsätter att den i ett tidigt skede informeras om Trafikverkets vidare hantering av frågan om tätskikt under järnvägsanläggningens spår och diken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att justera texterna i materialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Grundvattenförekomsten har varit en viktig del av den genomlysning av konstruktioner med tätskikt under spåren, täta diken och möjlighet att hejda föroreningar om olyckan är framme som utförts för att identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas.

Trafikverket avser att ta fram krav på fysiska åtgärder som ska vidtas inför byggskedets detaljutformning av anläggningen. Därutöver tillkommer administrativa åtgärder såsom krav på byggprocessen, hantering av gods, massor och farliga ämnen med mera. Trafikverket ser framemot en fortsatt nära dialog med kommunen i frågan.

5.4 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten har hållits löpande under projektet med de fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen. Dessa har även bjudits in till de båda öppna samrådstillfällena som anordnats, dels öppet hus som – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping den 11 maj 2017, dels det digitala samråd som anordnades den 3 december 2021–20 januari 2022.

Här sammanfattas inkomna synpunkter från enskilda som kan bli särskilt berörda, först från samrådet av spårlinjens sträckning 2017 (avsnitt 5.4.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022 (avsnitt 5.4.2).

5.4.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Synpunkter på behovet av en bibana samt alternativ till en lång bibana

Behovet av en bibana som ansluter den nya stambanan till Nyköpings tätort ifrågasätts i en skrivelse.

I en annan skrivelse föreslås det att Ostlänken ansluts till TGOJ-banan i stället för att bibanan byggs. Det skulle skapa ett lokalt tågssystem på sträckan Oxelösund–Skavsta med anslutning till den nya stambanan. I stället för det resecentrum som nu planeras bör det skapas ett vid TGOJ-banan i Nyköping samt ett vid Skavsta. Detta skapar ett effektivare trafikeringsystem som beaktar flyget och inkluderar Oxelösund i regionförstoringen med möjlighet till lokal trafik på sträckan Oxelösund–Skavsta. Förslaget skulle innebära att Nyköpingsbanan inte fyller någon funktion för persontrafik. Den skulle då kunna avvecklas och mark i centrala Nyköping frigöras. Systemet skulle bli betydligt billigare att bygga och drifta än det som nu planeras

eftersom den befintliga TGOJ-banan nyttjas i stället för att en ny bibana skapas. Även om Trafikverket skulle gå vidare med att bygga bibanan är det relevant att placera resecentrum vid TGOJ-banan.

Trafikverkets svar:

Beslutet att Nyköpings tätort ska kopplas samman med den nya stambanan via en lång bibana togs i Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna–Norrköping (Loddby). Beslutet om en lång bibana har på grund av nya kapacitetsutredningar därefter omvärderats. Det prognostiserade antalet höghastighetståg hade ökat betydligt och en regionalstågstrafik på en kort bibana mellan Skavsta flygplats och Nyköpings resecentrum skulle innebära en förbättrad kapacitet för de snabba persontågen på den nya stambanan. Det är korridoren för en kort bibana som ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.

Trafikeringen på TGOJ-banan hanteras inte inom ramen för detta projekt, dock omöjliggör inte järnvägsplanen en framtida utökning av trafikeringen på TGOJ-banan. Ett resecentrum på TGOJ-banan skulle kunna komplettera ett resecentrum i Nyköping men inte ersätta det. Trafikverket anser också att Nyköpingsbanan även fortsättningsvis behövs för godstrafik och för persontrafik vid eventuella störningar på annan plats i järnvägsnätet.

Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av bruksbar jord
Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner har inkommit i skrivelser från markägare. Även oro för att bruksbar jord delas upp och fragmenteras lyfts fram.

Trafikverkets svar:

I spårlinjearbetet har Trafikverket studerat möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrång på jordbruks- och skogsmark och minimera den barriäreffekt anläggningen kan innebära. Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna.

Intrång på enskilda gårdar

Ett flertal fastighetsägare uttrycker oro för intrång på sina gårdar och framför önskemål om andra lokaliseringar för att undvika intrång och minimera påverkan. Det finns en oro för att kulturhistoriska miljöer förstörs och att gårdar som brukats i generationer påverkas negativt.

Trafikverkets svar:

Det finns en stor medvetenhet om att föreslagen sträckning kommer att påverka människors vardag och liv och hur verksamheter längs sträckningen ska kunna fungera framöver. Trafikverket jobbar aktivt för att minimera denna påverkan genom att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och på att hitta lösningar som, om möjligt, minimerar intrång i värdefulla miljöer.

Det förslag till spårlinje som presenterats är en jämkning av olika intressen och föreslagen sträckning av järnvägen är det alternativ som bäst bedömts uppfylla målen utifrån funktion, teknik, miljö och ekonomi. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att närmare studera möjligheter till justeringar av järnvägens sträckning i plan och profil, inte minst med anledning av synpunkter som framkommit angående boendemiljö. Intentionen är att minimera intrånget i landskapet och dess värden. Järnvägen är dock en stel konstruktion och landskapet som passeras är kuperat. Detta medför svårigheter att utforma järnvägen utan att intressen påverkas och utan att intrång i värdefulla miljöer kan undvikas fullt ut.

Inför det öppna huset har Trafikverket haft enskilda samråd med fastighetsägare som ansetts vara särskilt berörda. Detta har gällt fastigheter där järnvägen exempelvis bedömts göra fysiskt intrång på bostadsfastighet, ligger så nära järnvägen att de bedöms bli starkt störda av buller trots bullerskyddsåtgärder eller där intrång sker i stora brukningsenheter. Enskilda samråd med särskilt berörda kommer att hållas även i det fortsatta arbetet.

Ekensberg

Nyköpings orienteringsklubb lyfter att det i området kring Ekensberg finns ett flertal motionsspår som frekvent nyttjas av såväl klubben som allmänheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den i det fortsatta arbetet.

Sörmlandsleden

I skrivelser som inkommit framförs önskemål om att minimera påverkan på Sörmlandsleden i så stor utsträckning som möjligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder för tillfället vilka åtgärder som behövs för att Sörmlandsleden fortsatt ska kunna vara en populär och attraktiv vandringsled. Eventuellt kan det bli aktuellt att dra om sträckningen på vissa delar.

5.4.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)

Samtliga ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmöte på orten. Trafikverkets projektledare och markförhandlare har i december 2021 haft enskilda möten på hotell Sunlight i Nyköping med de fastighetsägare som så önskat. Dialog har förts kring placering av till exempel servicevägar och produktionsytor, trafikförsörjningen i området kring Skavsta flygplats, och önskemål om justeringar av såväl järnvägens sträckning som utformning har framförts. Trafikverket har svarat på frågor om till exempel hur trafiken under byggtiden kommer att se ut och hur höga bullernivåerna kommer att bli.

Trafikverket tackar för informationen och har i några fall gjort en ny översyn med anledning av de synpunkter som lämnats för att skapa en så bra helhetslösning som möjligt för samtliga parter. I många fall har dock Trafikverket inte haft möjlighet att tillgodose önskemålen som framförts. Skälen till detta har då varit att översynen visat på antingen tekniska svårigheter eller att det skulle vara orimligt dyrt i förhållande till de

nyttor förslaget skulle innebära. I andra fall beror det på att önskemålen rör sådant som ligger utanför ramen för järnvägsplaneprocessen.

Frågor som rör markbyten och hopslagning av fält regleras utanför järnvägsplaneprocessen och får hanteras i en separat process med Lantmäteriet i ett senare skede. Trafikverkets eventuella markförsäljningar sker när järnvägen är utbyggd.

Här sammanfattas inkomna synpunkter på järnvägens utformning och dess påverkan från enskilda som kan bli särskilt berörda.

Produktionsytor

En fastighetsägare påtalade vikten av att inte fragmentisera jordbruksmark och vill hellre att en planerad produktionsyta på åkermark placeras i kilen som bildas mellan befintlig och ny järnväg, alternativt i närliggande skogsmark. Samma fastighetsägare såg inte heller behovet av en planerad byggväg i området och påtalade att den befintliga vägen något västerut borde kunna användas i stället. Fastighetsägaren ser gärna så få produktionsytor som möjligt på den norra sidan av spåren i området och önskar att dessa förläggs på den södra sidan i stället.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, målpuppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.

I det aktuella området väger friluftslivet tungt och terrängens förutsättningar innebär att den föreslagna placeringen av produktionsytan sammantaget bedöms vara den mest fördelaktiga. Den planerade byggvägen behövs för att kunna etablera produktionsytan för bron över Tunsättersbäcken. Tunsättersbäckens höga naturvärden medger inte byggtrafik närmare bäcken än i föreslagen lösning. Av samma anledning är produktionsytan i området förlagd på den norra sidan av spåren. En placering söder om spåren skulle innebära att ytan hamnar så nära Tunsättersbäcken att det skulle medföra stora miljömässiga risker.

Placeringen innebär att åkermark kommer att behöva tas i anspråk tillfälligt. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas, före och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

Förbindelser som skärs av

En fastighetsägare efterlyser en ersättning för den funktion som går förlorad när den befintliga kommunala gång- och cykelvägen längs befintlig väg 629 stängs i och med att väg 629 dras in från allmänt underhåll. Långtidsparkeringen som drivs på fastigheten är

en viktig verksamhet för gården och beroende av det korta promenadavståndet till flygplatsens terminalbyggnad. För att verksamheten fortsatt ska kunna bedrivas krävs att det även i framtiden finns en gångväg från parkeringen till terminalbyggnaden.

Från samma fastighet försvinner även gårdens direktförbindelser med dels ett torp, dels gårdens skogsmark på andra sidan väg 629, vilket försvårar brukandet av skogen.

Trafikverkets svar:

Omlokaliseringen av väg 629 innebär att en ny anslutning för fordonstrafik till Skavsta flygplats ska skapas längre västerut, inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag ska ersättas inom projekt Ostlänken.

Trafikverket tar med sig synpunkten om gårdens direktförbindelser till diskussionerna för att möjliggöra åtkomst från den nya vägen.

Vägar

En fastighetsägare påtalar att det inte är så länge sedan som väg 629 byggdes och att det inte kan anses vara en god samhällsekonomisk hushållning att bygga ytterligare en ny väg längre västerut. I stället föreslås att väg 629 ska behållas i sitt befintliga läge och förläggas på bro över järnvägen någonstans där denna går i djup skärning. Då behöver inte heller en ny cirkulationsplats anläggas på väg 52 för anslutning till det södra området i kommunens planprogram för Skavsta verksamhetsområde.

Kungsladugårdsleden, den nya vägförbindelsen som planeras mellan E4 och Skavsta flygplats, kan byggas parallellt med bibanan och anslutas till den befintliga cirkulationsplatsen vid väg 52 för att minimera markanspråk på och fragmentisering av jordbruksmark.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas. Den sammanvägda bedömningen är att den föreslagna lösningen bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag ska ersättas inom projekt Ostlänken och kommer att redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Vägrafik

En del trafik, däribland flygbussar och cyklistar, väljer idag väg 627 i stället för väg 629 för att ta sig till flygplatsen. Förslaget på ny sträckning av väg 629 samt flera cirkulationsplatser i de södra delarna av området kommer att medföra att ännu mer trafik väljer väg 627, eftersom den ligger närmare och går snabbare.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun träffat en avsiktsförklaring avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. De funktioner som väg 629 och den längsgående gång- och cykelvägen har idag ska ersättas inom projekt Ostlänken och kommer att redovisas i den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta.

Trafikverket ser inget problem i sig med att trafikanter skulle välja väg 627 i stället för väg 629. Visar det sig att ökningen blir markant kan åtgärder för att begränsa trafiken här vidtas efterhand enligt normalt förfarande.

Flytt av byggnad

En fastighetsägare upplyser om att ett torp på fastigheten kommer att hamna under järnvägen och önskar att det ska flyttas.

Trafikverkets svar:

Förhandlingar och köp av mark sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Trafikverkets markförhandlare kommer att ta kontakt med fastighetsägaren i frågan. Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Reglerna om ersättning finns i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Gångväg

En fastighetsägare uttrycker oro för att en planerad gångväg vid Tunsättersbäcken ska medföra att förbipasserande tar sig ut på odlingsmark.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan inte ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en allmän väg med statlig väghållare. Gångvägen i fråga kommer därför att utgå från förslaget såvida inte en överenskommelse träffas mellan markägaren, kommunen och Trafikverket.

Spårlinje

En fastighetsägare anser att järnvägen bör placeras på den östra sidan av cirkulationsplatsen som förbinder väg 52 med väg 629.

Trafikverkets svar:

Järnvägens spårlinje har samråtts i ett tidigare skede och i den samlade bedömningen

av tre olika spårlinjealternativ har den nu föreslagna sträckningen ansetts vara den mest fördelaktiga utifrån aspekterna anläggning, landskap, människa och samhälle, livscykelkostnad och klimatpåverkan. Det valda alternativet innebär en lägre påverkan på riksintresset Nyköpingsåns dalgång och undviker att det skapas en impedimentsyta mellan bibanan, väg 52 och väg 629.

Mer information kring hur spårlinjevalsutredningen för denna del utfördes finns i [PM Förslag till spårlinje – samlad bedömning](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Bank i anslutning till passage av väg 52

En fastighetsägare påtalar att en 50 meter bred och 10 meter hög bank på åkermarken kommer att upplevas som en jättevägg. Fastighetsägaren uttrycker även oro för hur den omgivande marken kommer att påverkas när banken anläggs. En annan fastighetsägare uttrycker samma åsikt och föreslår att bron över väg 52 förlängs för att minska längden på järnvägsbanken.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måloppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Trafikverkets samlade bedömning är att en förlängning av bron över väg 52 inte är motiverad.

Geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att utföras för banken för att undvika sättningar av den omkringliggande marken i driftskedet. Ytor kommer dock att behöva tas i anspråk tillfälligt för anläggningsarbeten under byggtiden. Sådana ytor återlämnas till markägaren när Trafikverket inte längre behöver dem. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa marken så länge det är ekonomiskt motiverat. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Trafikverket har dock enligt lag inga krav på sig att vare sig återställa mark till ursprungligt skick eller genomföra skadeförebyggande åtgärder, utan kravet är att ekonomiskt ersätta skadan. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas, före och efter byggskedet, för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

5.5 Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter

Berörda myndigheter, organisationer och andra intressenter har fått en inbjudan till samråd av spårlinjen 2017 – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – och till samråd av planförslaget och dess konsekvenser vintern 2021/2022. I inbjudningarna skickades det även med en folder med övergripande information om projektet. Vilka myndigheter och organisationer som fått inbjudningarna framgår av bilagorna till den här samrådsredogörelsen. Här sammanfattas inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer, först från samrådet av spårlinjens sträckning (avsnitt 5.5.1), därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser (avsnitt 5.5.2).

5.5.1 Yttrande om spårlinje (2017)

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att det inte har någonting att erinra mot projektet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Havs och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall konstaterar att de har ledningar av olika karaktär inom korridoren, både markförlagda ledningar och luftledningar.

Flytt eller ombyggnad av regionnätets ledningar, stationer och kablar är mycket kostsamt och tidskrävande eftersom detta kräver att ny linjekoncession söks och erhålls innan flytten kan genomföras. Vattenfall måste därför kontaktas för att utreda eventuella konfliktpunkter och hur dessa ska åtgärdas. Projekteringsavtal måste tecknas med Vattenfall innan en mer detaljerad projektering kan påbörjas.

Även Vattenfalls lokalnät påverkas vid ett flertal punkter och även här behöver avtal tecknas.

Eventuell flytt eller förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Påverkan på ledningarna inom korridoren utreds i det pågående arbetet med järnvägsplanen och Vattenfall kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör presentera preliminära konsekvensbeskrivningar av föreslagen linjeplacering och utformning i samband med samråd om linjeval och utformning. Naturvårdsverket poängterar vikten av att det i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen tydligt framgår vilka avvägningar som ligger bakom förslag till lokalisering och utformning.

Utifrån det under våren 2017 presenterade materialet avstår Naturvårdsverket från att lämna synpunkter rörande Ostlänkens placering och utformning på den aktuella delsträckan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivning av projektet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI ställer sig positivt till att den nya stambanan byggs. Projektet kommer troligen att leda till att fler bilister väljer den miljövänligare järnvägen, vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

SMHI anser vidare att passagera över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör också tas till översvämningsrisker i såväl dagens som ett framtida klimat. Ur bullersynpunkt menar SMHI att det är en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

Trafikverket har utfört en översvämningsanalys och identifierat lågområden och potentiella översvämningsområden. I program Ostlänken jobbas det aktivt med klimatanpassning. Konstruktionerna anläggs så att de anpassas till ett framtida klimat för att undvika skador.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att den inte har någonting att erinra mot projektet.

Luftfartsverket

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot etableringen av Ostlänken. Luftfartsverket påpekar dock att Ostlänken kommer att inkräkta på Skavsta flygplats skyddsområde och dess CNS-utrustning som ägs av flygplatsen. CNS-ansvarig på flygplatsen måste därför remitteras i ärendet.

Luftfartsverket förbehåller sig även rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI anser att erhållet material utgörs av ett knapphändigt underlag och eftersom processen är i ett tidigt skede avstår SGI därför från att lämna synpunkter vid detta tillfälle. SGI ser dock fram emot att få lämna synpunkter när en samrådshandling finns framtagen.

SGI föreslår även att en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning inkluderar dels en översiktlig beskrivning av geologiska och geotekniska förhållanden, dels en översiktlig bedömning av vilka risker avseende ras, skred och erosion respektive omgivningspåverkan som dessa kan medföra. Detta kan med fördel redovisas i kartmaterialet. SGI rekommenderar också att samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen behandlar förekommande förorenade områden inom arbetsområdet, samt hur risker och konsekvenser av dessa ska hanteras under arbetets gång.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

5.5.2 Yttrande om samrådshandlingar (2021/2022)

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket meddelar att det har tagit del av samrådshandlingen och inte har någonting att erinra i ärendet.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten meddelar att den avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Detta innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI meddelar att det har tagit del av samrådshandlingarna och att det inte har några synpunkter i ärendet.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att den är en nationell myndighet och inte utgör en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten avstår därför från att yttra sig i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket meddelar att det avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att det avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Lantmäteriet

Lantmäteriet meddelar att det inte har någon uttalad roll i samrådsförfarandet avseende dessa typer av frågor och har därför inte några synpunkter att lämna i det aktuella ärendet.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät meddelar att myndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och att den inte har några synpunkter.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har inom området för järnvägsplanen elnätsanläggningar för både lokalnät och regionnät, i form av såväl luftledningar som markkablar. På flertalet ställen hamnar elnätsanläggningarna i konflikt med den planerade järnvägsanläggningen och Vattenfall Eldistribution förutsätter att den pågående diskussionen med Trafikverket kommer att fortsätta, även under detaljprojekteringen och byggnationen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen. Vattenfall Eldistribution kommer även fortsättningsvis att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk påtalar vikten av att föreslagen järnvägsanläggning minimerar intrånget på verkets fastighet och motsätter sig den föreslagna sträckningen av servicevägen som är förlagd där.

Trafikverkets svar:

Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för att ändamålet med järnvägsanläggningen ska uppnås. Dragningen av denna serviceväg – som behövs för åtkomst till ett signalskåp – innebär ett mycket litet intrång och ingen alternativ dragning är möjlig.

Statens fastighetsverk påtalar även att dagvattenhanteringen måste utformas på ett sätt som harmonierar med det omgivande jordbrukslandskapet. Föreslagen lösning ska inte utgöra ett odlingshinder eller öka risken för översvämningar i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten om dagvattenhanteringen och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. Vid utformningen av järnvägsanläggningen har gestaltungs- och landskapskompetens medverkat. I projektet tillämpas försiktighetsprincipen och hänsyn tas till gällande riktlinjer.

Möjlighet att bedriva jordbruk under byggtiden kommer att inskränkas och ska skaderegleras. Täckdiken måste inventeras och skyddas innan byggnationsarbeten påbörjas. Kontrollprogram måste omfatta påverkan på jordbruksmark. El- och vattenledningar samt övriga ledningar bör samförläggas för att minska negativ påverkan på jordbruket.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna och kommer att beakta dem i kommande bygghandlingsskede. Trafikverket delar Statens fastighetsverks syn på skadereglering vid inskränkningar i jordbruket och avser att följa de ersättningsregler som finns. Samförläggning av ledningar sker i så stor utsträckning som möjligt och kommer att detaljstuderas i bygghandlingsskedet.

Bostäder och uteplatser ska skyddas från framtida buller enligt gällande riktvärden både från järnvägen och väg E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Bullerskyddsåtgärder utreds för att klara de riktvärden som anges i det elfte villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut. Hänsyn tas även till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i enlighet med villkor.

För den fastighet som synpunkten avser kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av både fasad- och uteplatsåtgärder att erbjudas. Vid detaljdimensioneringen av åtgärderna kommer buller från både Ostlänken och E4 att beaktas. Buller från befintlig statlig infrastruktur hanteras inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller.

Under byggtiden kommer boendemiljöer att påverkas negativt av bland annat stomljudsstörningar, buller, luftföroreningar, damning, vibrationer och problem för framkomlighet på det lokala vägnätet. Statens fastighetsverk påtalar att största möjliga hänsyn måste tas till de boende under byggtiden. Kontinuerlig kontakt med markägare och boende måste upprätthållas under projektets gång och ett kontrollprogram måste upprättas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen och kommer att upprätta ett kontrollprogram för att säkerställa att buller under byggtiden inte överskrider angivna riktvärden.

För att bland annat minimera bullerpåverkan, utsläppen till luft från arbetsmaskiner och andra fordon och damning från fordon och arbetsmoment, ställer Trafikverket miljökrav vid upphandling av entreprenörer. För att minska bullret under byggperioden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa som beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Åtgärder för dammbindning i form av exempelvis bevattning kan bli aktuella för att undvika störning utanför arbetsområdet.

Med avseende på vibrationer kommer Trafikverket att definiera ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras.

Sörmlands museum

Sörmlands museum påtalar att de fyra villor som kan bli aktuella för erbjudande om förvärfv är tidstypiska och välbevarade nationalromantiska villor, av betydelse för kulturmiljön norr om stationsmiljön.

Trafikverkets svar:

När Ostlänken är i drift kommer Trafikverket att utföra nya vibrationsmätningar i dessa fyra bostadsbyggnader och om uppmätta vibrationsnivåer även då överskrider riktvärdet tillämpas Trafikverkets handlingsprogram för kulturmiljö samt uppdaterad handlingsplan byggnader för klassificering och förslag på åtgärder. Hänsyn ska tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden, däribland 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring) och förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen.

Värdefulla bebyggelsemiljöer och byggnader med kulturhistoriskt värde har identifierats på en övergripande nivå. I program Ostlänken påbörjas detaljarbetet med inventering av byggnader för att se vilka som har kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader med någon form av kulturvärde ska tas fram. I arbetet identifieras, klassificeras och värderas dessa byggnader. Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Andra fastigheter längs med bibanan beräknas få så höga bullernivåer att fasadåtgärder eller uteplatsåtgärder kommer att bli aktuella. Flera av dessa fastigheter är kulturhistoriskt värdefulla eller ligger i kulturhistoriskt intressanta villaområden, exempelvis Östra villastaden. Det är av vikt att det görs varsamma och anpassade åtgärder på dessa byggnader. Museet lyfter särskilt Sankt Annas hospital, uppfört 1799, som är byggnadsminne enligt kulturmiljölagen, vilket inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten och justerar text om byggnadsminnen. Vid detaljprojektering av bullerskyddsåtgärder ska hänsyn tas till gällande lagstiftning som reglerar byggnaders kulturvärden; 3–4 kap. kulturmiljölagen (1988:950) (enskilda byggnadsminnen respektive kyrkliga kulturminnen), förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen, och plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis 13 § (förbud mot förvanskning), 14 § (anpassat underhåll) och 17 § (varsamhetskrav vid ändring). Även i Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:26) finns specifika skrivningar om hur kulturvärden kan vara kopplade till bebyggelse.

I program Ostlänken påbörjas arbetet med detaljdimensionering av bullerskyddsåtgärder för byggnader med kulturhistoriskt värde i och med att en järnvägsplan fastställs och vinner laga kraft. Ett underlag som klargör om det finns byggnader eller bebyggelsemiljöer med någon form av kulturvärde som kan påverkas negativt av fasadnära bullerskyddsåtgärder ska tas fram.

I ett första steg i detta arbete görs ett utpekande och en klassificering som översiktligt karaktäriserar och värderar byggnader som är aktuella för fastighetsnära bullerskyddsåtgärder enligt fastställd plan. I ett andra steg görs en bedömning och gradering av lämpligheten att genomföra fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av standardåtgärder på byggnader med hänsyn till redovisade kulturvärden.

Arbetet ska utföras av byggnadsantikvarie och hålla en sådan nivå att rätt bedömningar kan göras.

Utanför järnvägsplanområdet, men i direkt anslutning till bibanan och järnvägsplanens gräns, återfinns Västra kyrkogården, Nyköpings gamla kyrkogård som är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Relevant kompetens bör anlitas för varsamma åtgärder och gestaltning av växtlighet i samband med järnvägsutbyggnaden. Museet vill också framföra att det är viktigt att ha kännedom om och att åtgärda eventuella vibrationer som kan tänkas uppkomma vid gravkapellet från 1854.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen och kommer att hantera frågan inom ramen för den angränsande järnvägsplanen för Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum.

Museet ser positivt på att Trafikverket gett bullerskyddsskärmarna inne i staden den högsta gestaltningsklassen men påtalar att även andra anläggningsdelar, såsom teknikgårdar, signalskåp, radiotorn och stängsel, kommer att påverka staden, landskapet och upplevelsen av kulturmiljöer. Även sådana anläggningsdelar kan komma att behöva gestaltas utifrån platsspecifika förutsättningar.

Trafikverkets svar:

Inom delsträckan Bibana Nyköping ges anläggningsdelar generellt en hög gestaltningsklass eftersom de kommer att vara visuellt påtagliga för många. Gestaltningsklass 3 (platsspecifik gestaltning) ges till stadens bullerskyddsskärmar men gestaltningsklass 2 är också hög, eftersom det innebär att extra hänsyn tas för att anpassa anläggningen till det befintliga landskapet. Gestaltningsklasserna varierar längs sträckningen för Ostlänken med bibana genom Nyköpings kommun. Plats-specifik gestaltning ges på de platser som är visuellt påtagliga och där anläggningen behöver anpassas till landskapets höga värden. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Luftfartsverket

Som sakägare av CNS-utrustning (*Communication Navigation Surveillance*, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning) framför Luftfartsverket att det inte har något att erinra mot järnvägsanläggningens sträckning. Luftfartsverket förbehåller sig dock rätten att revidera sitt yttrande vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Luftfartsverket påtalar även att det inte har analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatsen, eller om CNS-utrustning ägd av flygplatsen kan riskera att påverkas. Berörd flygplats ska därför alltid tillfrågas i egenskap av sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatsen av annan anledning misstänks kunna påverkas av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på svenska flygplatser har Luftfartsverket utökat influensområdet för hinderytor till 90 kilometer från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig informationen i det kommande arbetet. Samråd med Skavsta flygplats hålls kontinuerligt för att säkerställa att järnvägsanläggningen är kompatibel med flygplatsen och dess verksamhet. Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd för anläggningsdelar som ligger 20 meter över den befintliga marknivån.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd.

Myndigheten påpekar att det är miljöbalken som ska beaktas när bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder eftersom föreliggande fall avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen. Eftersom det är Folkhälsomyndigheten som är tillsynsvägledande i sådana fall ska den myndigheten ges möjlighet att yttra sig.

Trafikverkets svar:

Resultaten av den pågående utredningen av elektromagnetiska fält kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen. Folkhälsomyndigheten har getts möjlighet att yttra sig.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI noterar förekomsten av områden med lera och silt, i vissa fall med stora jorddjup, och förutsätter att dessa förhållanden har beaktats vid avgränsningen av järnvägsplanområdet så att erforderliga släntlutningar och stabilitetshöjande åtgärder inte omöjliggörs. I övrigt har SGI ingenting att tillägga i det här skedet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och konstaterar att den är omhändertagen i projektet. Vid utformningen av järnvägsanläggningen och avgränsningen av järnvägsplanområdet har försiktighetsprincipen tillämpats och hänsyn tagits till gällande riktlinjer. Detta innebär att erforderliga tryckbankar ryms inom markanspråket.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU påtalar att den vattenbortledning som krävs för anläggandet av bibanan kommer att påverka grundvattennivåer i området och myndigheten listar i sitt yttrande vad som behöver redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. SGU noterar även att den planerade sträckningen för bibanans västra del tangerar grundvattenförekomsten Larslundsmalmen och tillhandahåller en länk till myndighetens checklista för påverkan på grundvattenförekomst. Därutöver tillhandahåller SGU länkar till internetsidor med riktlinjer, användarstöd och karttjänst.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och ser till att det som efterfrågas inkluderas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, men framför allt i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör det separata samrådsunderlag för vattenverksamhet som ingår i projektet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB meddelar att den avstår från att yttra sig i ärendet.

SSAB

SSAB tillhandahåller inom området en anläggning för vattenintag med tillhörande pumpstation. Via en ledning förs vatten härifrån till SSAB:s stålverk i Oxelösund och

SSAB påtalar att anläggningens och ledningens funktion behöver upprätthållas under och efter byggnationen av järnvägen. I övrigt ser SSAB inga konflikter med den föreslagna utformningen av järnvägsanläggningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Där ledningarna korsar bibanan och det befintliga spåret har tidigare dialog mellan Trafikverket och SSAB resulterat i att ett kortare driftsstopp kan accepteras i samband med nödvändig inkoppling. I övrigt ska ledningen kunna vara i drift under såväl hela byggtiden som i järnvägens driftsskede.

Global Connect/IP-Only

Global Connect har befintlig kanalisation som innehåller fiberkablar på väg 52, väg 800 och väg 223 som kommer att beröras och vill gärna bli kallade till ledningssamordningsmöte för att ta del av mer information om arbetet och tidplanen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen och kommer att behöva flyttas. Global Connect kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

Telenor Sverige AB

Angående den nya järnvägens sträckning har Telenor ingenting att erinra men vill informera om att sträckningen har två beröringspunkter med telekommunikationsstråket Sverige-ringen, Skavstarondellen och väg 223. Tolv fiberledningar som ägs av ett flertal operatörer berörs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig informationen. Ledningarna som synpunkten avser ingår i de modeller som ligger till grund för projekteringen och kommer att behöva flyttas. Telenor kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

LRF Södermanland och LRF Nyköping

LRF är positiva till samhällsutbyggnad när den bedöms som nödvändig. Det är dock alltid av största vikt att utbyggnad kan ske med så små intrång på marken och så liten påverkan på berörda jord- och skogsföretag som möjligt. LRF:s uppfattning är att bibanan riskerar att klyva brukningsenheter och påverka jordbruket i mycket större utsträckning än den nya stambanan.

Den ytterligare fragmentering av bruknings- och ägarenheter som bibanan innebär kommer att orsaka stor skada. Utöver järnvägsanläggningens markanspråk kommer projektet även att få omfattande konsekvenser för jordbruket när skiften skiljs av från nuvarande arrondering, enheter blir för små för att bruka och möjligheten att nå sina åkrar försvåras eller försvinner helt.

Eftersom maskiner, utrustning och anläggningar i det moderna jordbruket är dimensionerade för en minimiareal för att verksamheten ska vara lönsam kan bortfall av åkermark på grund av bibanan få ödesdigra konsekvenser för ett stort antal lantbruk i Nyköpingsområdet. Risken är överhängande att exploateringen får vidare konsekvenser på en väsentligt mycket större areal än vad som ligger i direkt anslutning till den planerade järnvägssträckningen.

Med hänvisning till den av riksdagen antagna livsmedelsstrategin – med bland annat mål om ökad självförsörjningsgrad – anser LRF det vara ytterst oansvarigt att planera för en bibana på bekostnad av högklassig åkermark. Den samhällsnytta som bibanan eventuellt bidrar med motiverar inte de kostnader den för med sig eller den skada på såväl enskilda lantbrukares verksamheter som den regionala och nationella livsmedelsförsörjningen som uppstår. LRF vill hellre se en extern station vid Skavsta och anser att kommunikationerna mellan Nyköpings tätort och Skavstaområdet kan och bör lösas på annat sätt än att bygga ny järnväg.

LRF anser därutöver att Trafikverket ska erbjuda sig att bekosta markägares ombudskostnader. På så sätt kan risken för överklagade ersättningsbeslut minimeras och tidsmässiga och ekonomiska vinningar göras.

Trafikverkets svar:

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden med stort fokus på det sjunde villkoret i regeringens tillåtlighetsbeslut som säger att fragmentering av odlingslandskapet så långt möjligt ska begränsas.

Även korridoren för bibanan ingår i regeringens tillåtlighetsbeslut. Den sammanvägda bedömningen är att den beslutade korridoren bäst uppnår ändamål och projektmål med minst negativ påverkan på omgivningen. Regeringens tillåtlighetsbeslut ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren.

Trafikverket avser att följa de särskilda regler som finns för eventuell ersättning av ombudskostnader. Information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i [Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?](#)

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderådet företräder befolkningen på Nyköpings kommuns landsbygds intressen och är en mycket aktiv samrådspart i Trafikverkets program Ostlänken och i den kommunala planeringen utmed hela Ostlänken. I sitt yttrande bedömer kommunbygderådet att Trafikverket i huvudsak undviker stora barriäreffekter och stora negativa konsekvenser för de höga kulturmiljövärdena och för friluftslivet.

Ur kommunbygderådets perspektiv är det viktigaste med bibanan dock att de som bor och verkar utanför centralorten ges möjlighet att resa med tåg på Ostlänken till och från resecentrumen i både centrala Nyköping och vid Skavsta. Detta förutsätter dock att det kommer att vara möjligt att parkera och även ladda sin bil i närheten av stationslägena. Kommunbygderådet påtalar att denna funktion i första hand bör planeras för vid Skavsta eftersom det då inte behöver reserveras stora ytor för parkering nära stationen inne i stadsbebyggelsen.

I sitt yttrande framför även kommunbygderådet många väl underbyggda tankar och idéer om den framtida utvecklingen i denna del av Sverige och ser mycket positivt på att bibanan anläggs. Kommunbygderådet noterar att alternativet – där Nyköpings kommun

endast kopplas till Ostlänken genom en externt lokaliserad station på huvudbanan vid Skavsta – hade varit förödande för utvecklingen i den södra delen av Sörmland.

Kommunbyggerådet påtalar dock behovet av lokal och viss regional persontågstrafik på hela sträckan mellan Södertälje och Norrköping på den befintliga Nyköpingsbanan och, i ett längre perspektiv, även på TGOJ-banan på sträckan mellan Flen och Oxelösund via Nyköping och gärna även Skavsta. Pendeltågstrafik med stopp i de mindre orterna anges vara en förutsättning för att främja en framtidsinriktad och positiv landsbygdsutveckling i kommunen.

Kommunbyggerådet hänvisar till en konsultrapport från 2018 på beställning av Nyköpings kommun, vari målbilder för tågtrafiken med olika tidshorisonter baserat på befolkningsprognoser återfinns. Kommunbyggerådet påpekar även att ett av deras många tidigare remissvar bidragit till att den ansvariga nämnden i Region Östergötland omvärderat sin tidigare ståndpunkt och nu rekommenderar regional tågstrafik på hela sträckan mellan Norrköping och Stockholm.

Kommunbyggerådet noterar även med tillfredsställelse att det av samrådsmaterialet framgår att utformningen av den enkelspåriga delen på bibanan ska möjliggöra för en framtida utbyggnad med ytterligare ett spår förlagt väster om det planerade spåret på stora delar av sträckan. För att undvika en för trafiken påtaglig och olycklig flaskhals ser rådet gärna att bibanan redan från början byggs dubbelspårig även på en kortare sträcka omedelbart norr om anslutningspunkten mellan bibanans östra del och Nyköpingsbanan, tillräckligt lång för att medge tågmöten.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på det statliga järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping. Järnvägsplanen omöjliggör dock inte en framtida utökning av trafikeringen på Nyköpingsbanan. Frågan är vidarebefordrad till berörd instans inom Trafikverket.

All planering i projektet utgår från trafikering enligt Trafikverkets basprognos för 2040. Inför arbetet med järnvägsplanen har ett omfattande arbete lagts ned i kapacitetsutredningar som visar att förslaget har tillräcklig kapacitet utifrån basprognosen. Delar av den befintliga Nyköpingsbanans enkelspår bibehålls efter att en avvägning mellan kostnader och nyttor gjorts.

Trafikverket tar med sig synpunkten om pendlarparkering vid Skavsta resecentrum och ska medverka till en helhetslösning för trafikförsörjningen i området i nära dialog med Nyköpings kommun och Region Sörmland.

Sedan tiden för samrådet har Trafikverket träffat en avsiktsförklaring tillsammans med Region Sörmland och Nyköpings kommun avseende planering av ny infrastruktur till Skavsta flygplats, Skavsta resecentrum och Skavsta verksamhetsområde. Tillgängligheten till dessa målpunkter ska tillgodoses för samtliga trafikslag. Trafikverket vidarebefordrar synpunkten om pendlarparkering till Nyköpings kommun som har tagit fram ett planprogram för Skavsta utvecklingsområde. Planprogrammet utgör steget före detaljplanen i den kommunala planprocessen.

5.6 Samråd med allmänheten

Ett första samråd med allmänheten genomfördes – inom ramen för järnvägsplanen för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta – i form av ett öppet hus den 11 maj 2017. Samrådsmötet hölls på mötesplatsen Träffen i Nyköping kl. 17.00–20.00. Under denna tid ställdes kartmaterial ut och personer från Trafikverkets och Nyköpings kommuns projektorganisation närvarade för att besvara frågor och ta emot synpunkter. En gång varje timme hölls det även muntliga presentationer av Trafikverket. Samrådet besöktes av cirka 130 personer. På mötet fanns även möjlighet att inkomma med frågor och synpunkter skriftligen.

Ett andra samråd med allmänheten hölls digitalt under perioden 3 december 2021 till 20 januari 2022. Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer för att förhindra smittspridning av covid-19 medgav inte att ett fysiskt möte kunde anordnas denna gång. Handlingarna ställdes ut på Nyköpings stadshus och på Nyköpings stadsbibliotek och fanns även tillgängliga på Trafikverkets webbplats där allmänheten kunde lämna sina synpunkter, i synpunktsformuläret men även på den interaktiva kartan som tagits fram för webben.

För att skapa kännedom om samrådet och driva trafik till Trafikverkets webbplats (www.trafikverket.se/ostlankennykoping) annonserades under den andra samrådsperioden ett inlägg på Facebook den 6–13 december. I såväl inläggets text som i Trafikverkets svarskommentarer framgick att formella synpunkter lämnas via Trafikverkets webbplats. Inlägget riktades till personer i åldern 18 år eller äldre som bor eller nyligen varit inom en radie på 5 kilometer från den planerade spårlinjen inom järnvägsplanen för Ostlänken, delen Bibana Nyköping. Inlägget kommenterades totalt 61 gånger, varav 11 var Trafikverkets svar. Majoriteten av kommentarerna berörde politiska beslut om till exempel stationslägen och investeringskostnad för Ostlänken som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping.

Utöver de öppna samrådstillfällena har allmänheten löpande under projektet haft möjlighet att komma med frågor och synpunkter via synpunktsformuläret som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se/ostlankennykoping).

Här sammanfattas de synpunkter på projektet som har inkommit från privatpersoner samt Trafikverkets svar, först från samrådet av spårlinjen 2017 (avsnitt 5.6.1) och därefter från samrådet av järnvägens utformning och planförslagets konsekvenser vintern 2021/2022 (avsnitt 5.6.2).

5.6.1 Synpunkter på spårlinjen (2017)

Åtgärdsvalsstudie för projekt Ostlänken

En skrivelse efterfrågar en åtgärdsvalsanalys för projektet.

Trafikverkets svar:

Om ett beslutsunderlag som motsvarar en åtgärdsvalsstudie redan finns kan Trafikverket komma fram till att det inte behövs någon ny studie. Exempel på sådana beslutsunderlag är en förstudie enligt tidigare regler, en kommunal eller en regional plan.

Inom program Ostlänken finns både förstudie och järnvägsutredning framtagna och Trafikverket har beslutat att dessa underlag är tillräckliga som underlag för den fortsatta planeringen av Ostlänken.

Alternativ till projekt Ostlänken

En skrivelse efterfrågar en satsning på att förbättra befintliga järnvägar i stället för anläggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Även om underhållet av den befintliga järnvägen ökas så måste kapaciteten förstärkas med ny järnväg. De nuvarande stambanorna har nått sin kapacitetsgräns. På vissa sträckor finns det inte plats för fler tåg. Samtidigt ökar antalet resenärer, fler tågoperatörer vill köra tåg, och stora mängder gods ska också kunna transporteras. Upprustning av nuvarande stambanor skulle dessutom innebära kraftiga störningar i tågtrafiken under utbyggnadstiden.

Trafikering med andra tåg för minskad restid

Önskemål om att trafikera med bättre tåg för att minska restid framförs.

Trafikverkets svar:

Trafikeringen på det statliga järnvägsnätet bestäms i en särskild process, vari tågoperatörerna medverkar och kommer med önskemål. Trafikeringen är således en fråga för marknaden och regleras inte i järnvägsplanen. Projektet syftar till att anlägga nya spår för persontrafik mellan Järna och Linköping.

Svårförståeligt underlag vid öppet hus

Det påtalas att det i det tillgängliga samrådsmaterialet är svårt att förstå hur den planerade linjen kommer att se ut i landskapet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och ser över framställningen av materialet med beskrivningar inför nästa samråd.

Riksintresse i konflikt med enskilda intressen

Ett flertal synpunkter från boende gör gällande att det är orimligt att riksintresse för kultur- och naturvård väger tyngre än bondemiljö och enskildas intresse.

Trafikverkets svar:

Miljöbalken anger att områden som är av nationell betydelse för vissa samhällsintressen kan klassas som riksintresse. Det innebär i sin tur att områdets värden är så stora att de ska ges företräde vid beslut som rör användning av mark och vatten i området. Hushållning med naturresurser är en viktig grundtanke bakom klassningen av områden som riksintresse. Målet är helt enkelt att mark och vatten ska användas för det eller de ändamål de är bäst lämpade för. Ett område som pekats ut som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden.

Bestämmelserna i 3 kap. miljöbalken utgår från att man med god planering och hänsynstagande ska kunna använda mark- och vattenområden för flera olika ändamål. Olika intressen och önskemål om användning av ett område kan dock både konkurrera och stå i direkt konflikt med varandra. Att ett område anges som

riksintresse för ett visst ändamål markerar dock vilket intresse som ska ges företräde framför andra allmänna och enskilda intressen när frågor om markanvändning avgörs.

Tunnlar för att minska intrång i kulturhistoriska miljöer

I en skrivelse framförs att fler tunnlar skulle minimera intrången i kulturhistoriska miljöer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetet om de höga kulturhistoriska värdena som är kopplade till många av områdena. I spårlinjearbetet har Trafikverket studerat möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrång i dessa kulturhistoriska miljöer. Att anlägga tunnlar är kostsamt och de natur- och kulturhistoriska miljövinster bedöms inte alltid stå i proportion till den stora investeringskostnaden. Även faktorer som områdets topografi, geologi och hydrogeologi påverkar var det är lämpligt att anlägga tunnlar.

Passager för arbets- och jordbruksmaskiner samt oro för delning av bruksbar jord
Oro för att broar och tunnlar inte anpassas för arbets- och jordbruksmaskiner uttrycks. Även oro för att bruksbar jord delas upp av anläggningen lyfts fram.

Trafikverkets svar:

I spårlinjearbetet har Trafikverket studerat möjligheterna att justera spårlinjen för att i möjligast mån minska intrånget på jordbruksmarken och minimera den barriäreffekt anläggningen kan förväntas medföra. Under detaljprojekteringen studerar Trafikverket även på vilket sätt markägare nyttjar och har åtkomst till sina fastigheter. Funktionen ska kvarstå efter anläggandet av järnvägen. Trafikverkets intention är att jordbruksmaskiner kommer att kunna ta sig under de allra flesta broarna.

Behov av viltpassager

I en skrivelse påtalas att viltpassager saknas. Större viltpassager efterfrågas vid vägar och vattendrag.

Trafikverkets svar:

Trafikverket jobbar för att minimera den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas innebära. I det fördjupade arbetet kring passager har passagemöjligheterna detaljstuderats och finns redovisade i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Detta arbete inkluderar samtliga typer av passager och identifierar bland annat de funktioner som passagerna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas.

Föreslagna lokaliseringar och utformningar av passager presenterades på samrådet under vintern 2021/2022.

Ridstigar och jakt

Det påtalas att jakt och ridning är populära aktiviteter i området och att det är viktigt med bra ridstigar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

5.6.2 Synpunkter på samrådshandlingarna (2021/2022)

Järnvägssystemet

Många synpunkter rör politiska beslut om till exempel hastigheten och investeringskostnad för Ostlänken och nya stambanor som helhet, snarare än järnvägsanläggningen på sträckan Bibana Nyköping. Vissa ställer sig positiva till järnvägsutbyggnaden medan andra är mer negativa och bland annat anser att projektet endast syftar till att storstadsbor ska kunna ta sig fram snabbt och klimatsmart medan landsbygden får betala priset genom förstörd natur. I någon skrivelse ifrågasätts Trafikverkets påstående att alla synpunkter är viktiga eftersom planerna tillåts fortgå trots att de flesta skriver att de inte vill ha något snabbtåg.

En synpunktlämnare anser att det är betydligt viktigare med centrala stationslägen och att tågen avgår frekvent och i tid än att det ska gå att åka med snabbtåg från Skavsta. För boende centralt i Nyköpings tätort kommer Ostlänken inte att innebära någon restidsvinst vid pendling till Stockholm eftersom man först måste ta sig till Skavsta. I stället för nuvarande förslag vill synpunktlämnaren hellre se att Trafikverket ser till att tågtrafiken på de befintliga spåren fungerar till 100 procent i hela Mälardalsregionen.

I en annan skrivelse ifrågasätts hur Trafikverket kan planera för bibanan och försvara den som en god samhällsinvestering. I stället föreslås pendeltrafik i form av eldrivna bussar på sträckan mellan Nyköpings tätort och Skavsta flygplats. Synpunktlämnaren efterlyser kalkylen för bibanan och undrar över tidshorisonten som den är tänkt att räknas hem på.

Trafikverkets svar:

Det genomförda samrådet syftar inte till huruvida järnvägen ska byggas eller inte utan om järnvägsanläggningens utformning och dess påverkan. Beslutet att bygga Ostlänken togs i och med att regeringen fattade beslut om innehållet i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Den nationella planen är en trafikslagsövergripande åtgärdsplan som beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den nu aktuella nationella planen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen i juni 2018 och i den har regeringen pekat ut Ostlänken som ett av de objekt vars byggande ska påbörjas under planperioden.

Ostlänken är en del av de nya stambanorna ska knyta ihop de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt fungera som ett alternativ till flyg. Redan idag är Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping och Västra stambanan på sträckan Katrineholm–Flen–Järna hårt belastade med trafik. Den höga belastningen innebär förlängda restider till följd av exempelvis hastighetsnedsättningar och underhållsarbeten. Det råder också större risk för störningar som kan medföra ytterligare förlängda restider. Den täta trafiken medför även svårigheter att utföra större underhållsåtgärder som kräver att järnvägen är fri från tågtrafik.

I takt med att regionerna Östergötland och Mälardalen utvecklas och växer ökar behovet av persontransporter för både arbetsresor och fritidsresor. Efterfrågan på

tågresor är redan idag större än utbudet. På grund av den redan höga trafikbelastningen är det idag inte möjligt att sätta in fler tåg på de tider när efterfrågan på tågresor är som störst, utan att förlänga restiderna. I dagsläget hämmas utveckling av tågtrafiken och därmed även en övergång till ett mer miljöanpassat och hållbart resande.

Genom att bygga Ostlänken och resterande sträckor av de nya stambanorna kan persontrafiken flytta över till dessa och då frigörs kapacitet på de gamla så att vägarnas godstrafik kan flyttas över dit. Ett sammanhållet höghastighetsnät mellan Sveriges tre storstadsregioner kommer också att vara nödvändigt för att tåget på allvar ska kunna konkurrera med flyget.

Bibanan är en viktig del av helheten i det nya järnvägssystemet för Ostlänken och korridoren ingår i regeringens tillåtighetsbeslut som ger Trafikverket rätt att bygga en ny järnväg inom den angivna korridoren. Projektet förväntas ge betydande förbättringar även för boende i Nyköpings kommun. Kapaciteten i spårsystemet utökas vilket skapar förutsättningar för bättre punktlighet och tillförlitlighet. Med snabba persontåg och regionaltåg får Nyköping snabbare restider jämfört med idag även om resan till stationen fortsättningsvis måste ske med buss, bil eller cykel.

En samhällsekonomisk analys kan inte göras av enskilda delar av den nya järnvägen utan behöver ta hänsyn till hela systemet. Under 2018 utförde Trafikverket en samhällsekonomisk analys för hela utbyggnaden av Ostlänken. Rapporten (Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2, JO1811) finns diarieförd på diarienummer TRV 2015/14390.

Vid en sammanvägning av projektets samhällsekonomiska effekter bedöms Ostlänken ha en så kallad nettonuvärdeskvot som understiger noll. De positiva effekter som uppstår, till exempel för resenärer och trafikföretag, överväger inte de negativa effekterna, som till stor del består av investeringskostnaden. Den sammanvägda samhällsekonomiska bedömningen är därför negativ.

Komplexiteten i att planera för morgondagens infrastruktur framgår dock tydligt i [Trafikverkets slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg](#). I rapporten noteras att metoden som används för den samhällsekonomiska bedömningen har svårt att fånga upp flera positiva effekter, däribland effekter på arbets- och bostadsmarknader, överflyttningseffekter från flyg till tåg och tillkommande utlandsresor med tåg.

Spårlinje

En skrivelse föreslår att en växel på ett av bibanans spår ska förläggas närmare Skavsta bangård. Med bibehållen funktion behöver då cirka 3 kilometer järnväg inte byggas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och förslaget på ny anslutning mellan den västra delen av bibanan och den nya stambanan. En dialog kring funktion och upprätthållande av kvalitet och kapacitet har dock förts kontinuerligt med många olika aktörer, däribland Trafikverkets enhet Kapacitetscenter som utför kapacitetsanalyserna, med slutsatsen att nuvarande förslag kvarstår.

Buller

En fastighetsägare uttrycker önskemål om att mätning av ljud och utformning av bullerskyddsåtgärder genom tätorten ska utföras så att även ljud, av olika frekvens, som stiger uppåt mäts och hindras från att störa omgivningen. Fastigheten i fråga är belägen nära men betydligt högre än järnvägen och fastighetsägaren ser en fara i att mätprogram och bullerskydd i huvudsak utformas för horisontella störningar.

I en annan inkommen skrivelse uttrycker en fastighetsägare oro över hur boende kommer att påverkas av tågtrafiken när Ostlänken tas i drift, med avseende på buller men även på belysning, signaler, med mera. Av samrådsmaterialet att döma ser det ut som att spåret kommer att hamna närmare fastighetsägarens bostadsbyggnad, vilket upplevs som olustigt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket utreder behovet av bullerskyddsåtgärder för bullerberörda byggnader, det vill säga de byggnader som på grund av den här järnvägsplanen utsätts för buller från Ostlänken som överskrider riktvärden för trafikbuller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Fastigheterna i fråga är inte bullerberörda.

Mer information kring hur bullerberäkningarna har utförts och vilka järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som kommer att vidtas finns i [MKB för samråd, bilaga 2: PM Buller](#) som ingick i samrådsmaterialet och som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>.

Med avseende på det minskade avståndet till den ena av fastigheterna är det korrekt att järnvägsmarken hamnar närmare den fastigheten. Själva spåret kommer dock att ligga kvar i sitt befintliga läge så avståndet till tågtrafiken kommer att bli detsamma. Den utökade järnvägsmarken behövs för att möjliggöra en breddning av den befintliga järnvägens sektion för att få plats med bland annat nya kontaktledningsstolpar och diken.

Bullerskyddsskärmar

En fastighetsägare undrar över hur förslaget på bullerskyddsåtgärder vid sin fastighet ser ut och påtalar att järnvägsnära bullerskyddsskärm är det enda som kan ge någon effekt. Fastighetsägaren ser gärna att en skärm utformas med plexiglas eller bullerdämpande glas.

En annan fastighetsägare i samma område lyfter också gestaltningen av bullerskydd och vikten av dessa ska vara genomsläppliga för att inte förfula stadsmiljön och skymma utsikten och solen för de fastigheter som ligger intill.

Trafikverkets svar:

Detta område kommer att skyddas av en bullerskyddsskärm som är 1,5 meter över rälsöverkant. Eftersom den är placerad i ett område med bullerskyddsskärmar på båda sidorna om spåret, behöver skärmarna vara absorberande för att undvika reflektioner av ljud. För närvarande slutförs arbetet med gestaltungsprogrammet som drar upp riktlinjerna för hur järnvägsanläggningen ska gestaltas. Trafikverket tar med sig synpunkten och ser om det går att inkludera genomsläppliga fält i skärmen för ökad ljusgenomsläpplighet. Bygglov kommer att sökas för bullerskyddsskärmarna.

Vegetation

En synpunktslämnare anser att Trafikverket bör åläggas att nyttja de vegetationsklädda ytorna på bank och i skärning längs hela Ostlänkens sträckning till att odla växter som särskilt gynnar biologisk mångfald.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och planerar för att slänterna längs Ostlänken ska vara vegetationsbeklädda. Banvallens lutning är utformad för att säkerställa tillväxten av marktäckande ört- och gräsvegetation för att mildra den effekt spåren har på landskapet och ge utrymme för ängsväxter. Därtill kommer vegetationen att kunna hjälpa till med rening och fördröjning av dagvatten såväl som att fungera som erosionsskydd.

Passager

I ett flertal skrivelser lyfts vikten av passager tvärs bibanan för att undvika barriäreffekter. Önskemål framförs bland annat om att passagen på Öster i tätorten ska vara kvar och att den även ska rustas upp med lampor och speglar för ökad trygghet.

I en annan skrivelse uttrycks önskemål om att gångpassagen i plan, cirka 230 meter öster om Nyköpingsån inte ska stängas när Ostlänken tas i drift. Inte minst med tanke på nybyggnationerna vid kvarteret Perioden kommer här att bo många människor vars tillgänglighet till stadskärnan behöver värnas.

En synpunktslämnare påtalar att det i höjd med Minninge inte finns någon förbindelse mellan Dammgruvan och Ryssberget idag och önskar en passage i området. Det är långt till alternativa övergångar och bland annat löpare genar idag över spåren.

Trafikverkets svar:

Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt.

Tunneln som förbinder Tegnérsgatan och Östra Rundgatan kommer att bibehållas i sin nuvarande utformning. Önskemålet om upprustning vidarebefordras till Nyköpings kommun. Gångpassagen strax öster om Nyköpingsån kommer däremot att stängas. Under bron över ån finns dock utrymme för att anlägga en ny gångpassage som kan ersätta den som stängs.

Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Sörmlandsleden

En synpunktslämnare påtalar att Sörmlandsledens dragning är felaktig i samrådsmaterialet och frågar om det är Trafikverket som kommer att lägga om leden. Synpunktslämnaren är även intresserad av hur passagemöjligheterna kommer att se ut när Ostlänken har tagits i drift.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar till sig synpunkten och kommer att justera kartmaterialet inför att miljökonsekvensbeskrivningen ska skickas in till länsstyrelsen för godkännande och järnvägsplanen ställas ut för granskning. Separata samrådsmöten har hållits med företrädare för Sörmlandsleden för att säkerställa att funktionen upprätthålls.

Samtliga passager som planeras framgick av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, rekreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats:

<https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning. Vid en sammanvägd bedömning har behovet av passager bedömts vara uppfyllt.

Rekreationsområdet Ekensberg

I ett flertal skrivelser lyfts vikten av att minimera påverkan på rekreationsområdet Ekensberg. Järnvägens föreslagna sträckning anses göra ett stort ingrepp i Ekensberg eftersom det huvudsakliga motionsspåret genomskärs. En något sydligare dragning av spåret önskas för att minska intrånget i friluftslivet.

I ett flertal skrivelser framförs konkreta förslag på hur lösningen skulle kunna se ut för att bevara motionsspåret genom att låta bibanan och Nyköpingsbanan vara samförlagda hela vägen mellan anslutningspunkten och in till tätorten i stället för att riva delar av Nyköpingsbanan. Förståelse uttrycks för att Trafikverket ser behovet av en så rak spårlinje som möjligt men att restidsvinsterna skulle väga upp för intrånget i ett välbesökt rekreationsområde ifrågasätts starkt. Kostnaderna för att riva delar av Nyköpingsbanan antas vara större än att behålla denna del och minska nybyggnationen av järnväg. Önskemål framförs även om kompensation av Trafikverket för ny dragning av motionsspåret och att motionsspåret som helhet ska föras med elljus.

Önskemål framförs även om att alla viktiga vägar till rekreationsområdet ska bevaras. Passagen mellan Ekensberg och Sjösa samhälle utgörs av en grusväg som regelbundet används av Nyköpings Orienteringsklubb och andra. Även för de boende i Bryngelstorp, söder om spåret, påtalas vikten av passagemöjligheter för åtkomst till rekreationsområdet Ekensberg.

Trafikverkets svar:

Stor vikt har lagts vid att minimera påverkan på rekreationsområdet Ekensberg och järnvägen har placerats så långt söderut som möjligt för att intrånget i rekreationsområdet inte ska bli ännu större. Förslaget till utformning är framtaget utifrån ett helhetsperspektiv där landskapets förutsättningar, tekniska förutsättningar, måluppfyllelse och den samhällsekonomiska nyttan har vägts samman. Trafikverket verkar för att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet

utan oskäligen kostnad. Hänsyn har tagits till de som bor och verkar i området, till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Anslutningspunkten mellan Nyköpingsbanan och bibanan och järnvägens sträckning mellan denna och tätorten har i huvudsak bestämts av spårtekniska krav som kraftigt begränsar möjligheterna till alternativa lokaliseringar. Vid utformningen av linjen har särskild hänsyn tagits till att möjliggöra så hög hastighet som möjligt för tåg på bibanan som kör in på den nya stambanan. Beslut om kompensation fattas inte inom ramen för järnvägsplanen utan förhandlingar sker först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Stor vikt har lagts vid att bevara kopplingarna till rekreationsområdet. En ny väg anläggs över järnvägen för att ge boende i Bryngelstorp tillgång till rekreationsområdet, både till fots och med cykel. Norr om spåret anläggs en gångstig som ersätter den stig som kapas av järnvägen. En väg anläggs även från väster för att ge fortsatt tillgång till Karsbol och Ekensberg.

Grusvägen mellan Ekensberg och Sjösa samhälle kommer att stängas av. I samrådshandlingen föreslogs att vägen skulle ersättas med en gångväg under bron vid Tunsättersbäcken. Denna stig skulle ge tillgång till rekreationsområdet och fornlämningsområdet vid Sjösa gruvor för boende i Sjösa. Eftersom Trafikverket inte kan ta mark i anspråk för en gångväg som inte anläggs intill en statlig väg kommer vägen dock att utgå från förslaget såvida inte kommunen och Trafikverket kan komma överens med markägaren. Hur tillgängligheten till rekreationsområdet ska tillgodoses för de boende i Sjösa är för närvarande föremål för en översyn.

Samtliga passager som planeras framgå av samrådsmaterialet (se till exempel [Temakartor landskapets värden, recreation och jordbruksmark](#)) som nu går att ta del av på Ostlänkens dokumentsida på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/ostlanken-dokument>. Barriäreffekterna och lokalisering av passager har varit en viktig del i den helhetsbedömning som gjorts av järnvägens sträckning.

Påverkan under byggtiden

I en skrivelse uttrycker en fastighetsägare oro över hur boende kommer att påverkas under byggtiden, dels av buller, dels vid sprängningsarbeten eftersom bostadsbyggnaden ligger på berg.

En annan fastighetsägare önskar att noggranna mätningar av rörelser i mark som kan leda till sprickbildning i fastigheter ska utföras inom ramen för byggnationen. Detta bör inkludera mätningar före byggnation, under byggnation samt efter att järnvägsanläggningen är tagen i drift.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenörer. Före byggstart kommer entreprenören att redovisa hur riktvärden för buller under byggtiden ska klaras. Vid klagomål och eventuella överskridanden arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa som beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

I byggskedet kan vibrationspåverkan uppkomma, dels från sprängningsarbeten, dels från spontning och pålning. Trafikverket kommer att definiera ett inventeringsområde i närheten av planerade arbeten. Inom detta område kommer påverkan av vibrationer på byggnader att utredas. Inför att de vibrationsalstrande arbetena kommer att utföras erbjuds en besiktning av byggnaden. När de vibrationsalstrande arbetena har avslutats kommer en efterbesiktning av byggnaden att genomföras. Vid denna jämförs påverkan med protokoll från förbesiktningen och behov av åtgärder identifieras. Fastigheterna i fråga ligger inte på ett sådant avstånd från planerade arbeten att de riskerar att påverkas.

Jonas Nimfelt

Projektledare, delprojekt Nyköping

6 Underlag

- Inkomna skrivelser
- Samrådsredogörelse Förstudie, november 2002
- Samrådsredogörelse Järnvägsutredning Ostlänken avsnittsutredning Järna-Norrköping, september 2009
- Samrådsredogörelse Samrådsunderlag, oktober 2016
- Samrådsredogörelse Kompletterande lokaliseringsutredning, Bibana Nyköping, oktober 2017
- Samrådsredogörelse Järnvägsplan för Ostlänken, delen Sjösa–Skavsta, november 2017

Bilaga 1 – samrådskrets 2017

Boverket	Nyköpings frisksportklubb
Elsäkerhetsverket	Nyköpings Hembygdsförening
Energimyndigheten	Nyköpings Jakttskytteklubb
Europakorridoren	Nyköpings kommun
Folkhälsomyndigheten	Nyköpings ridsällskap
Fortifikationsverket	Nyköpings scoutkår
Friluftsförbundet Nyköping	Nyköping-Östgötalänken AB
Försvarmakten	Onyx näringslivsutveckling i Oxelösund och Nyköping AB
Green Cargo	Oxelösunds hamn AB
Gästabudstaden AB	Regionförbundet Sörmland
Havs- och vattenmyndigheten	Riksantikvarieämbetet
Jernhusen	Sjöfartsverket
Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	Sjösa IF
Landstinget i Sörmland	Skanova
LRF Södermanland	SSAB
Luftfartsverket	Stambanan.com
Länsstyrelsen i Södermanlands län	Statens fastighetsverk
Länstrafiken Sörmland AB	Statens geotekniska institut (SGI)
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Stockholm Skavsta Airport AB
Mälardalstrafik AB	Strålsäkerhetsmyndigheten
Naturskyddsföreningen Södermanland	Svenska Jägareförbundet
Naturvårdsverket	Svenska kyrkan

Sveriges geologiska undersökning (SGU)	Trafikanalys
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)	Transportstyrelsen
Sörmlands museum	Tågoperatörerna
Sörmlandsleden	Vattenfall AB
Telenor Sverige AB	Villaägarna i Nyköping
Tillväxtverket	VTI
	Östsvenska handelskammaren

Bilaga 2 – samrådskrets 2021/2022

Ambulanssjukvården Sörmland	Havs- och vattenmyndigheten
Arbetsmiljöverket	Hundfolket i Nyköping
Botaniska sällskapet Stockholm	Jernhusen
Boverket	Jordbruksverket
Circle K Stavsjö	Jägarnas Riksförbund
Cykelfrämjandet Sörmland	Jönåkers Häradsallmänning
Cykelklubben Dainon	Kommunbygderåd Nyköping
E.ON Elnät Sverige AB	Lantmäteriet
Elsäkerhetsverket	Livsmedelsverket
Energimyndigheten	LRF Södermanland
Europakorridoren	Luftfartsverket
Folkhälsomyndigheten	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Fortifikationsverket	Löparkklubben Nyköpings Runners
Friluftsrämjandet Nyköping	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Fågelföreningen Tärnan	Mälardalstrafik Mälare AB
Fältbiologerna	Naturhistoriska riksmuseet
Föreningen Sörmlands Ornitologer	Naturskyddsföreningen Södermanland
Föreningen Sörmlandsentomologerna	Naturvårdsverket
Försvarmakten	NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland
Global Connect/IP-Only	Nyköping i samverkan (NYSAM)
Green Cargo	Nyköping Vatten
Griparna Speedway	Nyköping-Oxelösunds
Gästabudstaden AB	Vattenverksförbund

Nyköpings biodlare	Statens fastighetsverk
Nyköpings Brukshundklubb	Statens geotekniska institut (SGI)
Nyköpings Frisksportklubb	Stavsjö Krog & Kafé
Nyköpings Hembygdsförening	Stockholms Skavsta Utveckling
Nyköpings kommun	Strålsäkerhetsmyndigheten
Nyköpings Orienteringsklubb	Svenska Jägareförbundet
Nyköpingsåarnas vattenvårdsförbund	Svenska kraftnät
Nyköping-Östgötalänken AB	Svenska kyrkan
ONYX näringslivsutveckling AB	Sveriges biodlares riksförbund
Orienteringsklubben Hällen	Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Oxelösunds kommun	Sveriges meteorologiska institut (SMHI)
Pensionärernas riksorganisation (PRO)	Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Polismyndigheten Region Öst	Sveriges åkeriföretag
Postnord	Södermanlands Hembygdsförbund
Region Sörmland	Södermanlandsbataljonen/27:e hemvärnsbataljonen
Region Östergötland	Sörmlands museum
Riksantikvarieämbetet	Sörmlandskustens räddningstjänst
Sjöfartsverket	Sörmlandsleden
Sjösa IF	Sörmlandstrafiken
Skanova	Tele2 Sverige AB
Skogsstyrelsen	Telenor Sverige AB
SSAB	Tillväxtverket
Stambanan.com	

Trafikanalys

Villaägarna Nyköping Oxelösund

Transportstyrelsen

VTI

Tågföretagen

Östsvenska handelskammaren

Vattenfall AB



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771–921 921, Texttelefon: 010–123 50 00

www.trafikverket.se